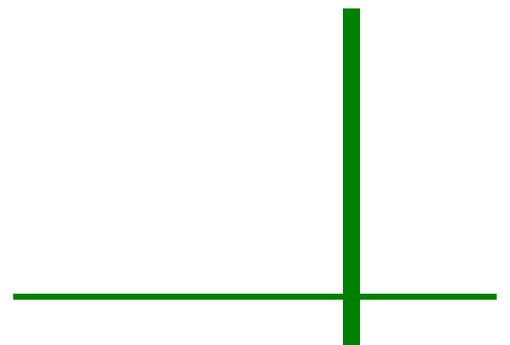




S.p.A. Autovie Venete

***Relazioni e Bilancio
dell'esercizio
al 31 dicembre 2020***



***Relazioni e Bilancio
dell'esercizio
al 31 dicembre 2020***

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 2020	pag.	5
ORGANI SOCIALI	«	9
DIRETTORE GENERALE, CONTROLLO CONTABILE, ORGANISMO DI VIGILANZA, PREVENZIONE DELLA CORRUZIONE E TRASPARENZA	«	10
ORDINE DEL GIORNO ASSEMBLEA	«	11
RELAZIONE SULLA GESTIONE	«	13
1 AVVENIMENTI DI RILIEVO	«	15
1.1 GLI ORGANI SOCIALI E DI VIGILANZA	«	18
1.1.1 Consiglio di Amministrazione e Collegio Sindacale	«	18
1.1.2 Organismo di Vigilanza, Internal Audit e Società di Revisione	«	18
1.1.3 Prevenzione della corruzione e trasparenza	«	19
1.1.4 Adempimenti in materia di privacy	«	19
1.1.5 Valutazione sugli strumenti di governo societario	«	19
1.2 I RAPPORTI CON L'ENTE CONCEDENTE	«	20
1.2.1 Disciplina normativa del settore autostradale	«	20
1.2.2 Lo stato di emergenza e l'Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri	«	21
1.2.3 La Direttiva 23/2014/UE, il Protocollo d'Intesa del 14 gennaio 2016 e l'evoluzione della relativa attuazione	«	23
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	«	25
1.2.5 L'Atto Aggiuntivo alla Convenzione di Concessione, il successivo Atto Integrativo, il Secondo Atto Aggiuntivo e le attività connesse alla revisione del Piano Economico Finanziario	«	25
1.2.6 L'intervenuta scadenza della concessione e i rapporti con l'Ente Concedente	«	28
1.2.7 Ulteriori adempimenti richiesti dall'Ente Concedente	«	32
1.2.8 Il coinvolgimento dell'Ente Concedente nei Contratti di Finanziamento	«	32
1.2.9 Politica tariffaria	«	33
1.3 IL REPERIMENTO DELLE RISORSE FINANZIARIE	«	34
1.3.1 I Contratti di Finanziamento sottoscritti con Cassa Depositi e Prestiti S.p.A.	«	34
1.3.2 I nuovi Contratti di Finanziamento con BEI e CDP	«	34
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	«	36
1.4 I RAPPORTI CON IL COMMISSARIO DELEGATO	«	36
1.4.1 Pagamenti relativi alle opere di competenza del Commissario Delegato	«	36
1.4.2 Adempimenti di cui all'art. 3, comma 4, dell'OPCM 3702/2008 e s.m.i.	«	38
1.4.3 Aggiornamento ed evoluzione dell'iter relativo alle principali opere di competenza del Commissario Delegato	«	38
1.5 LA SICUREZZA AMBIENTALE E L'ENERGIA	«	41
1.6 LA STRUTTURA DEL GRUPPO	«	42
1.7 IL GRUPPO FRIULIA E GLI ADEMPIMENTI RICHIESTI DAL SOCIO DI RIFERIMENTO REGIONE FRIULI VENEZIA GIULIA	«	43
1.8 LA COMPOSIZIONE DEL CAPITALE SOCIALE	«	43
1.9 NORMATIVA IN MATERIA DI SOCIETÀ A PARTECIPAZIONE PUBBLICA	«	44
2 LE ATTIVITÀ PER LA REALIZZAZIONE DELLE OPERE	«	45



2.1	LE OPERE DEL PIANO DEGLI INVESTIMENTI DA ESEGUIRE PER CONTO DELL'ENTE CONCEDENTE	«	45
2.1.1	Le infrastrutture strategiche di preminente interesse nazionale (Legge Obiettivo)	«	45
2.1.2	Il Piano per la sicurezza autostradale – Stazione appaltante Commissario Delegato	«	50
2.1.3	Caserma P.S. San Donà di Piave – Stazione appaltante Commissario Delegato	«	51
2.1.4	Il rifacimento delle barriere esistenti – Stazione appaltante Commissario Delegato	«	52
2.1.5	Il Piano di Risanamento Acustico	«	53
2.1.6	Il Centro Servizi di Palmanova	«	54
2.2	LE OPERE IN DELEGAZIONE INTERSOGGETTIVA E CONTO TERZI	«	55
2.2.1	Le opere in delegazione intersoggettiva	«	55
2.2.2	Le c.d. opere da eseguire per conto terzi	«	59
3	LA GESTIONE AUTOSTRADALE	«	61
3.1	IL TRAFFICO	«	61
3.2	I SISTEMI DI ESAZIONE PEDAGGIO	«	63
3.3	LA VIABILITÀ, L'ASSISTENZA AL TRAFFICO, LA MANUTENZIONE D'URGENZA	«	65
3.4	L'INFORMAZIONE E LA COMUNICAZIONE	«	72
3.4.1	La gestione del reclamo e la Carta dei Servizi	«	72
3.4.2	Servizio di infomobilità	«	73
3.4.3	La comunicazione istituzionale	«	74
3.4.4	Centri Assistenza Clienti (C.A.C.)	«	74
3.5	LE AREE DI SERVIZIO	«	76
3.6	GLI IMPIANTI TECNOLOGICI	«	77
3.7	LE MANUTENZIONI	«	78
3.8	I SISTEMI DI PREVENZIONE E PROTEZIONE	«	80
3.9	L'EVOLUZIONE DEL SISTEMA INFORMATIVO AZIENDALE	«	81
4	LE ATTIVITÀ DI COFINANZIAMENTO E STUDI EUROPEI	«	84
5	LA GESTIONE AMMINISTRATIVA	«	85
5.1	L'ORGANIZZAZIONE DEL PERSONALE	«	85
5.1.1	Organizzazione aziendale e Commissario Delegato	«	85
5.1.2	Relazioni Sindacali	«	86
5.1.3	Contenzioso del lavoro	«	87
5.2	LA FORMAZIONE DEL PERSONALE	«	87
5.3	IL SISTEMA DI GESTIONE INTEGRATO	«	88
5.4	I SERVIZI LOGISTICI	«	88
5.5	ASSICURAZIONI	«	89
5.6	IL RECUPERO DEL CREDITO DA RMPP ED IL CONTRASTO ALL'ELUSIONE DEL PAGAMENTO DEL PEDAGGIO AUTOSTRADALE	«	89
5.7	LE GARE E GLI AFFIDAMENTI DI LAVORI, FORNITURE E SERVIZI	«	90
5.8	GLI AFFARI LEGALI	«	96
5.8.1	Contenziosi civili, amministrativi, penali e tributari	«	97
5.8.2	Contenzioso relativo alle attività commissariali	«	101
5.9	LA GESTIONE ECONOMICA E FINANZIARIA	«	102
5.9.1	La gestione economica	«	102
5.9.2	La gestione finanziaria	«	103
5.9.3	Indicatori reddituali e finanziari	«	103



6	PARTECIPAZIONI	«	107
7	DESCRIZIONE DEI PRINCIPALI RISCHI	«	108
7.1	RISCHI NORMATIVI	«	108
7.2	RISCHIO TRAFFICO	«	109
7.3	RISCHIO TARIFFA	«	110
7.4	RISCHI FINANZIARI	«	111
7.5	RISCHI LEGATI ALL'EMERGENZA EPIDEMIOLOGICA COVID-2019	«	112
7.5.1	Impatto sull'Organizzazione Aziendale	«	112
7.5.2	Impatto sulla realizzazione degli investimenti e nei rapporti con i sub concessionari gestori delle Aree di servizio	«	113
7.5.3	Impatto economico e finanziario generato dallo sfavorevole andamento dei flussi di traffico	«	115
8	CONCLUSIONI	«	116
	PROSPETTI DI BILANCIO	«	119
	NOTA INTEGRATIVA	«	129
1	PRINCIPI DI REDAZIONE DEL BILANCIO E CRITERI DI VALUTAZIONE	«	131
1.1	ILLUSTRAZIONE DEI PRINCIPI DI REDAZIONE DEL BILANCIO E DEI CRITERI DI VALUTAZIONE ...	«	134
2	INFORMAZIONI SULLO STATO PATRIMONIALE	«	138
2.1	IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI E MATERIALI	«	138
2.2	IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE	«	150
2.3	RIMANENZE	«	154
2.4	CREDITI DELL'ATTIVO CIRCOLANTE	«	156
2.5	DISPONIBILITÀ LIQUIDE	«	157
2.6	RATEI E RISCONTI ATTIVI	«	158
2.7	PATRIMONIO NETTO	«	159
2.8	FONDI PER RISCHI ED ONERI	«	163
2.9	TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO	«	166
2.10	DEBITI	«	167
2.11	RATEI E RISCONTI PASSIVI	«	168
2.12	IMPEGNI E GARANZIE	«	169
3	INFORMAZIONI SUL CONTO ECONOMICO	«	170
3.1	PREMESSA	«	170
3.2	VALORE DELLA PRODUZIONE	«	171
3.3	COSTI DELLA PRODUZIONE	«	173
3.4	PROVENTI E ONERI FINANZIARI	«	177
3.5	RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITÀ FINANZIARIE	«	178
3.6	IMPOSTE SUL REDDITO	«	179
3.7	AMMONTARE DEI COMPENSI SPETTANTI AD AMMINISTRATORI, SINDACI E SOCIETÀ DI REVISIONE	«	181
4	FATTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO LA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO	«	182
5	PROPOSTA DI DESTINAZIONE DELL'UTILE DELL'ESERCIZIO	«	183
	NOTA ALLEGATA AL BILANCIO DELL'ESERCIZIO 01 GENNAIO 2020 - 31 DICEMBRE 2020 RICHIESTA DALL'ENTE NAZIONALE PER LE STRADE DI DATA 28 MARZO 1996, PROT. N. 328	«	185



DATI ESSENZIALI DEL BILANCIO DI FRIULIA S.p.A. CHE ESERCITA ATTIVITÀ DI DIREZIONE E COORDINAMENTO	«	191
RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE	«	195
RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE	«	201
DELIBERA DELL'ASSEMBLEA ORDINARIA DD. 30 APRILE 2021	«	207
DATI STATISTICI	«	211





***Azionisti iscritti a libro Soci al
31 dicembre 2020***



AZIONISTI ISCRITTI A LIBRO SOCI AL 31 DICEMBRE 2020

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
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
BANCATER CREDITO COOPERATIVO FVG S.c.	2.009.549	522.482,74	0,330757
COMUNE DI VENEZIA	1.713.594	445.534,44	0,282045
PROVINCIA DI VENEZIA	1.654.065	430.056,90	0,272247
ANZOLIN ENRICO	1.646.016	427.964,16	0,270922
CREDITO COOPERATIVO FRIULI S.c.	1.278.805	332.489,30	0,210482
BANCA DI CREDITO COOPERATIVO PORDENONESE E MONSILE S.c.	1.278.804	332.489,04	0,210482
ICCREA BANCA S.p.A.	1.243.372	323.276,72	0,204650
PRIMACASSA CREDITO COOPERATIVO FVG S.c.	905.994	235.558,44	0,149120
ZKB CREDITO COOPERATIVO DI TRIESTE E GORIZIA S.c.	869.652	226.109,52	0,143138
BANCA DI CREDITO COOPERATIVO DI STARANZANO E VILLESSE S.c.	853.249	221.844,74	0,140439
CREDITO COOPERATIVO - CASSA RURALE ED ARTIGIANA DEL FRIULI VENEZIA GIULIA S.c.	730.745	189.993,70	0,120275
FRIULOVEST BANCA CREDITO COOPERATIVA S.c.	699.278	181.812,28	0,115096
C.C.I.A.A. DI VENEZIA	485.348	126.190,48	0,079885
BANCA DI UDINE CREDITO COOPERATIVO S.c.	365.373	94.996,98	0,060138
PROVINCIA DI TREVISO	176.253	45.825,78	0,029010
CALANDRUCCIO CARMELO	113.943	29.625,18	0,018754
BANCA DI CREDITO COOPERATIVO DI TURRIACO S.c.	99.901	25.974,26	0,016443
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
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
ANDREOTTI PAOLO	13.566	3.527,16	0,002233
DEL FABBRO & ASSOCIATI S.r.l.	12.054	3.134,04	0,001984
<i>ALTRI SOCI MINORI</i>	92.870	24.146,20	0,015286
S.p.A. AUTOVIE VENETE	5.866.269	1.525.229,94	0,965545
TOTALE	607.560.533	157.965.738,58	100,000000





ORGANI SOCIALI

CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE - Assemblea dei Soci del 28 aprile 2020

Presidente	Maurizio Paniz
Vice Presidente	Tiziano Bembo
Consiglieri	Elisa Faccin
	Laura D'Orlando
	Zorro Grattoni

COLLEGIO SINDACALE - Assemblea dei Soci del 6 maggio 2019

Presidente	Tiziana Marcolin
Sindaci effettivi	Vera Ardito
	Donato Liguori
	Paolo Marseu
	Davide Scaglia
Sindaci supplenti	Elena Cussigh
	Diego Spazzali



DIRETTORE GENERALE

DGE

Giorgio Damico

CONTROLLO CONTABILE – Assemblea dei Soci 6 novembre 2018

Società di revisione

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

*Società soggetta all'attività di direzione e coordinamento
da parte di Friulia S.p.A. – Finanziaria Regionale Friuli Venezia Giulia*

Sede legale: via V. Locchi n. 19, 34143 Trieste (TS), Italia

Capitale sociale: € 157.965.738,58 i.v.

Registro delle imprese: Trieste n. 00098290323

R.E.A.: Trieste 14195

Codice Fiscale: 00098290323

Convocazione di assemblea ordinaria

I Signori Azionisti sono convocati in Assemblea ordinaria che si terrà presso la "Sala Convegni" in via Locchi 21/B a Trieste, il giorno 30 aprile 2021 alle ore 11.00, in prima convocazione, ed occorrendo, in seconda convocazione, il giorno 07 maggio 2021, stesso luogo e ora, per deliberare sul seguente:

Ordine del giorno:

1. Esame del bilancio d'esercizio 1° gennaio 2020 - 31 dicembre 2020, della relazione degli Amministratori sulla gestione, della relazione del Collegio Sindacale e della relazione della Società di Revisione: determinazioni conseguenti.
2. Conferimento dell'incarico della revisione legale dei conti per gli esercizi 2021, 2022 e 2023 e determinazione del compenso.
3. Nomina dei componenti del Collegio Sindacale per gli esercizi 2021, 2022 e 2023 e determinazione del compenso.

Qualora i Signori Soci ritenessero, stante la contingente situazione emergenziale da Covid-19, di non partecipare fisicamente alla seduta assembleare, ai sensi dell'art. 106, secondo comma, del D.L. n. 18 del 17 marzo 2020 convertito con modificazioni dalla L. 24 aprile 2020, n. 27, l'intervento in Assemblea e l'esercizio del diritto di voto potrà avvenire, anche in deroga alle vigenti disposizioni statutarie, mediante collegamento in video/audio conferenza, previa comunicazione all'indirizzo protocollo@autovie.it delle proprie credenziali (dati anagrafici, eventuale delega ed indirizzo e-mail per l'invito alla partecipazione).

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

Trieste, 26 marzo 2021

Il Presidente
Avv. Maurizio Paniz







Relazione sulla gestione



1 - AVVENIMENTI DI RILIEVO

L'esercizio sociale 1° gennaio – 31 dicembre 2020 è stato inevitabilmente condizionato dai pesanti effetti derivanti dalla situazione emergenziale Covid-19 che ha colpito l'Italia dalla fine del mese di febbraio e che risulta tutt'ora in corso.

Tuttavia, anche in tale contesto, che ha determinato una significativa contrazione degli introiti da pedaggio e che ha influenzato l'andamento dei cantieri e le attività dei sub concessionari deputati alla gestione delle Aree di servizio, la Società è riuscita comunque a garantire adeguati livelli di servizio per l'utenza autostradale, preservando le migliori condizioni possibili per la sicurezza dei propri dipendenti.

A livello di *governance*, si segnala l'avvenuto rinnovo - nel corso dell'Assemblea dei Soci tenutasi il 28 aprile 2020 - dei componenti il Consiglio di Amministrazione, organo che era giunto alla sua naturale scadenza con l'approvazione del bilancio chiuso al 31 dicembre 2019. A decorrere dal 1° luglio 2020 è stata inoltre introdotta la figura del Direttore Generale al quale sono stati attribuiti significativi poteri organizzativi e gestionali.

Quanto ai delicati rapporti con l'Ente Concedente, che negli ultimi anni, e particolarmente dopo l'intervenuta scadenza naturale della concessione, hanno fortemente caratterizzato la gestione della Società, si evidenzia che in concomitanza con il difficile periodo emergenziale, si è positivamente registrato l'avvenuto perfezionamento dell'iter approvativo del Secondo Atto Aggiuntivo alla Convenzione di Concessione - Atto approvato dall'Assemblea dei Soci del 15 maggio 2018 - che disciplina il periodo intercorrente tra il 30.06.2014 e il 31.03.2017, iter avviato ancora nel mese di giugno 2014 e conclusosi appena il 16 maggio 2020 a seguito della registrazione da parte della Corte dei Conti del relativo Decreto Interministeriale MIT e MEF.

L'approvazione del suddetto Atto, pur risultando propedeutica nell'ambito della sequenza logica dei provvedimenti necessari per giungere al trasferimento della concessione, non risulta tuttavia ancora esaustiva in ordine al riconoscimento della disciplina regolatoria applicata in quanto rimane ancora da perfezionare l'iter approvativo del c.d. Piano Economico Finanziario Transitorio, disciplinante il periodo successivo alla scadenza della concessione (31 marzo 2017) sino alla data di effettivo subentro del nuovo concessionario.

Si ricorda, infatti - come già ampiamente descritto tra gli avvenimenti di rilievo accaduti dopo la chiusura dello scorso esercizio - che, pur nelle more dell'approvazione del citato Secondo Atto Aggiuntivo, la Società già nel mese di novembre 2019, aveva provveduto alla presentazione al Concedente del citato Piano Economico Finanziario Transitorio e che l'inizio dell'esercizio in esame era stato caratterizzato dagli indirizzi, comunicati nel mese di febbraio 2020 dal Concedente, in ordine alle modalità di calcolo del valore dei cespiti devolvibili ai fini della quantificazione dell'indennizzo da subentro, indirizzi rispetto ai quali la Società, preso atto del relativo effetto negativo e della necessità di tutelare al meglio il patrimonio aziendale, aveva ritenuto opportuno proporre impugnativa innanzi al competente TAR Lazio.

Nella consapevolezza, peraltro, che una definizione in sede giudiziale della materia non avrebbe consentito alcuna ragionevole previsione né sull'esito né sulle relative tempistiche, si è ritenuto comunque di proseguire nelle interlocuzioni con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti affinché si potesse addivenire ad una definizione condivisa del valore dei cespiti devolvibili e, soprattutto, della metodologia di calcolo del valore di subentro, giungendo, nel mese di ottobre 2020, all'aggiornamento alla data del 30.06.2020 dei conteggi già eseguiti e trasmessi al Concedente nel mese di novembre 2019.

Appena il 26 gennaio 2021, e quindi ad esercizio sociale concluso, il Concedente nel rendere noto di aver esaminato la documentazione acquisita per la rideterminazione del valore dei cespiti ammissibili ai fini convenzionali, ha peraltro comunicato una significativa rettifica (pari a circa Euro 7 milioni) al valore netto dei cespiti devolvibili riferito al 30 giugno 2020 così come



definiti dalla Società ammissibili ai fini convenzionali, rappresentando, altresì, l'esigenza di acquisire una versione aggiornata del PEF Transitorio.

Ritenendo anche quest'ultimo provvedimento del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti lesivo della posizione e degli interessi della Società, è risultato ineludibile procedere all'impugnazione dello stesso ferma restando l'ottemperanza alla richiesta di procedere all'aggiornamento e alla presentazione del Piano Economico Finanziario per il periodo aprile 2017 ÷ dicembre 2038 elaborato assumendo i dati a consuntivo risultanti dai bilanci chiusi al 30 giugno 2017, 2018 e 2019 nonché dal bilancio semestrale chiuso al 31 dicembre 2019, regolarmente approvati dall'Assemblea dei Soci, e redatto in coerenza con il principio di salvaguardia delle specifiche pattuizioni convenzionali vigenti (cfr. Delibera CIPE n. 38 del 24 luglio 2019) e, quindi, in aderenza e continuità con le disposizioni di cui all'Atto Integrativo del 4 novembre 2011.

Tale atteggiamento, unitamente all'impugnazione di cui sopra, si ritiene abbia adeguatamente contemperato da un lato l'esigenza di tutelare al meglio il patrimonio aziendale e, dall'altro, di evitare interpretazioni tese ad individuare condotte ostruzionistiche da parte della Società allo sviluppo del processo di trasferimento della concessione ai sensi dell'art. 13 bis del D.L. 148/2017 e s.m.i..

Nel contempo, si sottolinea come la Società, alla luce degli obblighi derivanti dalla Convenzione di Concessione del novembre 2007 e dei successivi Atti Aggiuntivi e Integrativi intervenuti, abbia proseguito non solo nella gestione ordinaria delle tratte autostradali assentite ma pure nel 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 necessarie coperture finanziarie delle iniziative dallo stesso intraprese per il superamento dello stato di emergenza, da ultimo prorogato, giusta Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 23 dicembre 2020, sino al 31 dicembre 2022.

Quanto all'andamento dei lavori, premesso che la realizzazione delle opere relative alla Terza Corsia non è stata di certo favorita dalla situazione di incertezza determinatasi sia dall'emergenza Covid-19 sia dai rapporti con il Concedente, si segnala, tuttavia, il completamento del Terzo Lotto (tratto Alvisopoli – Gonars) e, pertanto, la relativa piena apertura al traffico, nonché la spedita prosecuzione dei lavori nel primo sublotto del Secondo Lotto (Portogruaro – Alvisopoli). Quanto alla realizzazione del primo sublotto del Quarto Lotto (Gonars – Nodo di Palmanova), la dorsale autostradale è stata aperta al traffico a tre corsie per senso di marcia mentre sono ancora in corso di esecuzione i lavori di adeguamento del nodo di intersezione tra le direttrici autostradali A4-A23.

Quanto alla realizzazione delle ulteriori opere ricadenti in territorio Veneto, si ritiene che il Commissario possa a breve dare impulso alla realizzazione anche dei cavalcavia del sublotto 2 e 3 del Secondo Lotto A4 (Portogruaro – San Donà di Piave), avviando l'iter per l'affidamento dei lavori.

Con Decreto del 26 novembre 2020, inoltre, il Soggetto Attuatore ha disposto l'avvio della procedura di gara per l'affidamento dei lavori di ammodernamento della Barriera del Lisert.

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 paragrafo 7.5.2.

Per quanto concerne le attività deputate all'approvvigionamento delle risorse finanziarie finalizzate a consentire il completamento del progetto della c.d. "Terza Corsia", analogamente ai precedenti esercizi e a maggior ragione nel corso di questo esercizio, stante l'impossibilità di valutare pienamente gli effetti della pandemia, si è ritenuto non vi fossero le condizioni per finalizzare il processo di soddisfacimento delle condizioni sospensive all'erogazione dei finanziamenti BEI e CDP.



L'ormai imminente scadenza per l'utilizzo di tali contratti, fissata al 31.12.2021, imporrà senz'altro un'attenta analisi e riflessione sulla gestione degli stessi nel corso dell'esercizio 2021.

Tutto ciò premesso, merita sottolineare nuovamente come il completamento del progetto Terza Corsia continui comunque a rappresentare la priorità assoluta per la nostra Società.



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 della Società e il suo Presidente sono stati nominati dall'Assemblea dei Soci nella seduta ordinaria del 28 aprile 2020 e la durata del mandato è stata fissata sino all'approvazione del bilancio con chiusura al 31 dicembre 2022. Per ciò che concerne il Collegio Sindacale, si ricorda che 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 è concluso 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. Inoltre, le attività di verifica sono coordinate con quelle dell'Internal Audit anche al fine di evitare inutili sovrapposizioni e di assicurare le dovute sinergie.

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"*, che riservano una particolare attenzione alla condivisione dei flussi informativi così come disciplinata nel *"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.

Vista l'adozione da parte dell'Autorità Nazionale Anticorruzione (A.N.AC.) delle *"Linee guida in materia di Codici di comportamento delle amministrazioni pubbliche"* (con la Delibera n. 177 del 19 febbraio 2020), nonché la riorganizzazione aziendale (nomina di un Direttore Generale) la Società ha provveduto alla revisione del "Codice Etico e di Condotta". In accordo con il Responsabile della Prevenzione della Corruzione e della Trasparenza il testo del Codice Etico è stato preventivamente condiviso con la Direzione Sviluppo Organizzazione ed Innovazione e con l'Organismo di Vigilanza per i rispettivi profili di competenza per le relative osservazioni ed integrazioni.

Con tempestive riunioni in via telematica l'Organismo di Vigilanza ha costantemente monitorato il "Protocollo aziendale" di regolamentazione delle misure per il contrasto e il contenimento della diffusione del virus Covid-19 adottate con la costituzione del Comitato Covid-19 da parte del Servizio di Prevenzione e Protezione della S.p.A. Autovie Venete.

Relativamente all'inserimento nel Modello di Organizzazione e Gestione della Società (MOG) dell'estensione dei "reati tributari" (art. 25 *quinquiesdecies*) alla disciplina del D.Lgs. 231/2001 (*"Disciplina della responsabilità amministrativa delle persone giuridiche, delle società e delle associazioni anche prive di personalità giuridica, a norma dell'art. 11 della Legge 29 settembre 2000, n.300"*) sulla responsabilità amministrativa degli enti la Società sta completando la propria auto-analisi interna per valutare se le fattispecie tributarie introdotte siano rilevanti o meno con riferimento alle specifiche attività svolte.



Quanto all'Internal Audit, costituito con funzioni autonome e indipendenti dalle altre strutture aziendali, 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 dell'11 dicembre 2020, è stato confermato a Friulia S.p.A., finanziaria regionale della Regione Autonoma Friulia Venezia Giulia, che esercita l'attività di direzione e coordinamento nei riguardi di Autovie Venete sino al 31.12.2021.

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.), incarico che andrà in scadenza con l'approvazione del presente bilancio d'esercizio, chiuso 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 Legale della Società e che il Consiglio di Amministrazione, con delibera del 26 marzo 2021, 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 2021-2023, programmando e dando atto dell'attuazione di una serie di attività volte a ridurre la probabilità di accadimento di eventi corruttivi.

1.1.4 Adempimenti in materia di privacy

Al fine di adempiere a quanto prescritto dalla normativa privacy, ossia di attuare le misure tecniche ed organizzative ivi contenute, la Società si è organizzata istituendo una struttura trasversale a ciò dedicata, coordinata dal Data Protection Officer aziendale (anche "DPO"), soggetto nominato dal Consiglio di Amministrazione con delibera del 29.04.2019 che svolge altresì il ruolo di interlocutore con l'Esercente la Titolarità (Direttore Generale) ed il vertice aziendale.

Nell'ambito delle attività previste nel Piano di Audit 2020, il DPO ha predisposto il Piano Annuale Privacy che è stato sottoposto all'attenzione ed approvazione del Consiglio di Amministrazione nella seduta del 19 febbraio 2021.

1.1.5 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° gennaio – 31 dicembre 2020 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 necessitano, 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.

Sul punto si evidenzia come, ai sensi del recente Decreto Legge n. 22 del 1 marzo 2021 la denominazione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti sia stata rideterminata in "Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili" e che risulta in fase di attuazione la riorganizzazione interna dello stesso.

Entrando più nel dettaglio delle recenti normative che hanno interessato il settore autostradale, si ricordano i contenuti del Decreto Legge 28 settembre 2018 n. 109, convertito, con modificazioni, dalla Legge 16 novembre 2018, n. 130 (c.d. Decreto Genova emanato a seguito dello stato di emergenza dichiarato in conseguenza del crollo il 14 agosto 2018 di un tratto del viadotto Polcevera dell'autostrada A10, nel comune di Genova, noto come ponte Morandi), 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.

Parallelamente a salvaguardia della sicurezza della circolazione, il Concedente ha rafforzato la propria attività di vigilanza e controllo specie in materia di monitoraggio delle opere infrastrutturali imponendo maggiori e più frequenti attività in capo alle Concessionarie. 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 menzionare 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 s.m.i., 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. La citata normativa, al fine di realizzare interventi volti al miglioramento della rete infrastrutturale e dei trasporti, per i periodi d'imposta 2019, 2020 e 2021, dispone che 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, sia maggiorata di 3,5 punti percentuali sul reddito derivante da attività svolte.

Sempre nell'ambito della disciplina delle concessioni autostradali si ricorda 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 con l'obiettivo di 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”*.

Nell'ambito della disciplina delle opere pubbliche, il D.L. 19 maggio 2020 n. 34, convertito in Legge 17 luglio 2020 n. 77 (c.d. decreto Rilancio) è intervenuto sul tema delle c.d. anticipazioni del prezzo nell'appalto pubblico prevedendo per le imprese la possibilità di richiedere l'anticipazione, nella misura del 30%, in relazione alle procedure disciplinate dal Codice dei contratti.

Di particolare rilievo, inoltre, le novità del Decreto Legge 16 luglio 2020 n. 76 recante «Misure urgenti per la semplificazione e l'innovazione digitali» convertito con Legge 11 settembre 2020 n. 120 (c.d. Decreto Semplificazioni) che ha introdotto, al momento sino al 31.12.2021 e per appalti superiori alla soglia comunitaria, l'obbligatorietà della figura del Collegio Consultivo Tecnico, organo deputato alla rapida risoluzione delle controversie o delle dispute tecniche di ogni natura suscettibili di insorgere nel corso dell'esecuzione del contratto stesso.

Il medesimo Decreto Semplificazioni ha altresì novellato l'art. 25 del Codice della Strada in materia di titolarità delle opere d'arte relative a sovrappassi/sottopassi di strade tra loro interferenti con ciò imponendo una approfondita riflessione in termini organizzativi e gestionali con maggiori oneri in materia di vigilanza e controllo sulle infrastrutture.

Sulla Gazzetta Ufficiale del 24 dicembre 2020 è stata infine pubblicata la Legge 18 dicembre 2020 n. 176 che all'art. 31 undecies (Disposizioni in materia di infrastrutture autostradali) ha inciso sulle possibili modalità di attuazione dell'art. 13 bis del D.L. 148/2017 (affidamento in house della concessione). Per un maggior approfondimento sul tema si rimanda al paragrafo 1.2.3.

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

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

Ha fatto seguito l'Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri n. 3702 del 5 settembre 2008, pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana di data 11 settembre 2008, che ha delineato compiti e interventi in capo al Commissario Delegato per l'emergenza lungo

la A4, il quale, nello svolgimento delle proprie attività, provvede al compimento di tutte le iniziative finalizzate alla sollecita realizzazione delle opere attratte alla propria competenza. Tale disciplina, si ricorda, era stata recepita all'interno dei contenuti dell'Atto Aggiuntivo alla Convenzione di Concessione sottoscritto il 18 novembre 2009 che ha espressamente individuato le opere di competenza del Commissario Delegato e ha disposto, in relazione a tali opere, la deroga ad alcune previsioni di cui alla Convenzione di concessione.

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

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

Al fine di rendere ancor più efficaci le disposizioni contenute nell'originaria OPCM n. 3702/08, l'ordinanza è stata modificata 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 vedono 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 21 agosto 2020, giusta Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 23 dicembre 2020, alla proroga dello stesso sino al 31 dicembre 2022 (Gazzetta Ufficiale, Serie Generale n. 4 del 7 gennaio 2021).

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..

Avuto riguardo alla delega per il "*controllo ed il monitoraggio della struttura di Autovie Venete dedicata al Commissario*", in capo sino al 28 aprile 2020 al Presidente e Amministratore Delegato ing. Maurizio Castagna, si segnala che, a seguito della riorganizzazione aziendale e della conseguente redistribuzione di deleghe e procure, dal 1° luglio 2020 la stessa risulta assegnata all'ing. Paolo Perco, Direttore Appalti Lavori Forniture e Servizi della Società, giusta deliberazione assunta dal Consiglio di Amministrazione nella seduta del 18 giugno 2020. In particolare, l'ing. Perco 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. Perco 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 s.m.i., 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.

Da ultimo si segnala che la Legge 18 dicembre 2020 n. 176, ha inciso sulle possibili modalità di attuazione dell'art. 13 bis del D.L. 148/2017 e s.m.i. introducendo l'art. 31 undecies (Disposizioni in materia di infrastrutture autostradali) che, in relazione alle infrastrutture autostradali di cui al citato art. 13 bis, consente a Regioni ed enti locali di avvalersi di società in house esistenti nel ruolo di concessionarie, riaffidando ad esse la concessione una volta scaduta. Per raggiungere tale scopo, viene prevista la possibilità per la Società come sopra individuata di procedere al riscatto delle quote possedute da soci privati, anche in deroga ad eventuali clausole statutarie e con una riduzione dei termini temporali normalmente previsti per tali operazioni.

Tale disposto modifica ulteriormente il quadro normativo di riferimento a comprova della difficoltà ad individuare, con sufficiente stabilità, gli eventuali percorsi societari da



intraprendersi ai fini dell'attuazione del processo di affidamento in house della concessione ai sensi dell'art. 13 bis.

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

Ancora in data 17 aprile 2018 la Regione Friuli Venezia Giulia e la Regione Veneto, all'esito delle deliberazioni delle rispettive Giunte Regionali (Delibera n. 498 del 9 marzo 2018 e Delibera n. 393 del 26 marzo 2018), costituivano, in coerenza con i contenuti dell'originario art. 13 bis del D.L. 148/2017, 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, il Secondo Atto Aggiuntivo 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, i) sono state individuate 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.

Rispetto agli originari contratti sottoscritti con Cassa Depositi e Prestiti è intervenuta la naturale scadenza senza che vi sia stato alcun utilizzo degli stessi mentre, per ciò che concerne la piena efficacia dei nuovi Contratti di Finanziamento sottoscritti con BEI e CDP in data 27 febbraio 2017 rimangono da perfezionare le condizioni sospensive all'erogazione.

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, avesse 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.

Appena il 20 maggio 2020, e quindi decorsi quasi due anni dalla sottoscrizione dell'Atto, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti rendeva nota l'avvenuta registrazione da parte della Corte dei Conti, in data 16 maggio 2020, del Decreto Interministeriale (MIT - MEF del 09.03.2020) di approvazione del Secondo Atto Aggiuntivo alla Convenzione di Concessione. 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 per i periodi successivi e da ultimo sino al 31 marzo 2022.

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 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 particolare situazione in cui si trova 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.

Sempre nell'ambito dei rapporti con il Concedente nel corso dell'esercizio in esame, come pure nei primi mesi dell'esercizio 2021, 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, 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 sulla base dei conteggi sviluppati dalla Società in coerenza con i contenuti dell'Atto Aggiuntivo del 2009 e dell'Atto Integrativo del 2011, ferma restando la necessità che l'ammontare definitivo debba 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, 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 Convenzione 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.

Nella consapevolezza, peraltro, che una definizione in sede giudiziale della materia non avrebbe consentito alcuna ragionevole previsione né sull'esito né sulle relative tempistiche, si è ritenuto comunque di proseguire nelle interlocuzioni con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti affinché si potesse addivenire ad una definizione condivisa del valore dei cespiti devolvibili e, soprattutto, della metodologia di calcolo del valore di subentro sulla base dell'auspicato consolidamento del Capitale Investito Netto Regolatorio (CIN) iniziale al 30 giugno 2014, nella misura indicata nell'allegato Piano Economico Finanziario del Secondo Atto Aggiuntivo registrato dalla Corte dei Conti il 16 maggio 2020.

Dopo che il Concedente, con missiva del 30 maggio 2020, richiedeva di procedere alle verifiche di ammissibilità relative al valore netto dei cespiti devolvibili - esclusi gli investimenti attratti alla competenza del Commissario Delegato - la Società provvedeva a fornire adeguato riscontro senza che il Ministero eccepisse alcunché sulle modalità di rappresentazione e di conteggio utilizzati a titolo semplificativo dalla Società.

La Società, nel prendere positivamente atto della posizione assunta dal Ministero, anticipava da un lato l'intenzione di provvedere quanto prima alla trasmissione dell'integrale documentazione afferente tutte le Opere, al fine di consentire allo stesso di procedere con le ulteriori attività di competenza.

Veniva nel contempo rigettato ogni eventuale addebito di responsabilità in ordine ai ritardi nel

perfezionamento del processo, che evidentemente non sono in alcun modo imputabili ad Autovie Venete.

Ottenuta inoltre la condivisione da parte del Concedente del modello di verifica da adottarsi da parte della Società di Revisione, la Società provvedeva, in ottemperanza alle deliberazioni del Consiglio di Amministrazione di data 24 luglio 2020, a conferire il relativo incarico.

A seguito delle deliberazioni assunte dal Consiglio di Amministrazione nella seduta del 18 settembre 2020, la Società provvedeva a trasmettere al Concedente il calcolo del valore dei cespiti devolvibili ai fini della quantificazione dell'indennizzo da subentro (comprensivi delle Opere poste in capo ad Autovie Venete e di quelle attratte alla competenza del Commissario Delegato ex OPCM n. 3702/2008 e s.m.i.) al 31.12.2019 corredato dalla Relazione inerente la revisione contabile svolta dalla Società di Revisione indipendente all'uopo incaricata.

Unitamente allo sviluppo dei conteggi veniva inoltre trasmessa la c.d. "Relazione esplicativa ai prospetti dei dati di spesa" in cui viene tra l'altro esposto il "Raccordo con il PEF transitorio".

Successivamente la Società su richiesta del Concedente ha confermato, con nota del 23 ottobre 2020, l'attualità del Piano Economico Finanziario transitorio trasmesso il 29 novembre 2019 inoltrando una quantificazione del valore netto dei cespiti devolvibili aggiornata al 30.06.2020 in cui le rettifiche del relativo valore accettabili per la Società ammontavano a circa 800 mila Euro.

Appena il 26 gennaio 2021, e quindi ad esercizio sociale concluso, il Concedente nel rendere noto di aver nuovamente esaminato la documentazione acquisita per la rideterminazione del valore dei cespiti ammissibili ai fini convenzionali, ha comunicato una significativa ulteriore rettifica (pari a circa Euro 7 milioni) al valore netto dei cespiti devolvibili riferito al 30 giugno 2020, ammissibile ai fini convenzionali, così come definiti dalla Società rappresentando altresì l'esigenza di acquisire una versione aggiornata del PEF Transitorio e del valore dei cespiti devolvibili.

Ritenendo anche quest'ultimo provvedimento del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti lesivo della posizione e degli interessi della Società è risultato ineludibile procedere all'impugnazione dello stesso ferma restando l'ottemperanza alla richiesta di procedere all'aggiornamento e alla presentazione del Piano Economico Finanziario per il periodo aprile 2017 ÷ dicembre 2038 elaborato assumendo i dati a consuntivo risultanti dai bilanci chiusi al 30 giugno 2017, 2018 e 2019 nonché dal bilancio semestrale chiuso al 31 dicembre 2019, regolarmente approvati dall'Assemblea dei Soci, e redatto in coerenza con il principio di salvaguardia delle specifiche pattuizioni convenzionali vigenti (cfr. Delibera CIPE n. 38 del 24 luglio 2019) e, quindi, in aderenza e continuità con le disposizioni di cui all'Atto Integrativo del 4 novembre 2011.

La Società, pertanto, fermo e impregiudicato il Ricorso pendente innanzi al TAR Lazio (sub R.G. 2171/2020), con atto notificato il 25 febbraio 2021 provvedeva a promuovere Ricorso per motivi aggiunti avverso il provvedimento del Concedente di data 26.01.2021 e, con comunicazione del 2 marzo 2021, ha provveduto a trasmettere formalmente al Concedente l'aggiornamento del Piano Economico Finanziario (PEF) Transitorio già presentato in data 29 novembre 2019.

Il suddetto Piano, qualora dovesse ottenere l'approvazione da parte del CIPE (ora CIPES), dovrà poi essere accompagnato dalla sottoscrizione del c.d. Terzo Atto Aggiuntivo, salva ratifica da parte dell'Assemblea dei Soci.

Tale atteggiamento, unitamente all'impugnazione di cui sopra, si ritiene contemperato adeguatamente da un lato l'esigenza di tutelare al meglio il patrimonio aziendale e, dall'altro, di evitare interpretazioni tese ad individuare condotte ostruzionistiche da parte della Società allo sviluppo del processo di trasferimento della concessione ai sensi dell'art. 13 bis del D.L. 148/2017 e s.m.i..



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, sul presupposto dell'avvenuta sottoscrizione del Secondo Atto Aggiuntivo alla Convenzione di Concessione (19 marzo 2018), Atto divenuto efficace solo nel mese di maggio 2020 a seguito della registrazione della Corte dei Conti, con ciò perfezionando la prima delle essenziali

condizioni sospensive che potrebbero consentire 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 delle Relazioni sulla gestione dei precedenti esercizi dalle quali 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 tutt'ora pendente con riguardo al periodo successivo all'intervenuta scadenza della concessione (c.d. Piano Economico Finanziario Transitorio).

La Società, posta di fronte a tale condotta e nella consapevolezza di dover tutelare in ogni modo il patrimonio aziendale, eseguite le necessarie valutazioni, e qualora ritenuto meritevole, non ha mancato di avviare le opportune azioni nei confronti del Ministero, in particolare impugnando i Decreti emessi con riferimento alle annualità 2019 e 2020 (sul punto si rimanda al dettaglio "Contenziosi Amministrativi" di cui al paragrafo 5.8.1 della presente Relazione).

Da ultimo, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con lettera del 31 dicembre 2020 ha trasmesso alla Società il Decreto Interministeriale MIT/MEF n. 628 di pari data, provvedimento che, a fronte dell'istanza di aggiornamento tariffario formulata dalla Società per il 2021 pari allo 0,33%, non ha riconosciuto alcun adeguamento.

I sopra citati contenziosi, la cui discussione si ritiene non sarà in ogni caso calendarizzata a breve, potrebbero peraltro dover essere rinunciati qualora dovesse andare a buon fine la definizione dell'aggiornamento del Piano Economico Finanziario Transitorio e si dovesse giungere alla sottoscrizione del c.d. Terzo Atto Aggiuntivo, accompagnatorio dello stesso, di cui al paragrafo 1.2.6.

Il tema della politica tariffaria è stato peraltro oggetto di attenzione nelle attività relative alla stesura dell'aggiornamento del Piano Economico 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 e al fine di allineare il più possibile l'aggiornamento del Piano presentato al Concedente con quello del concessionario subentrante, è stato previsto un adeguamento tariffario annuale sino al 2028 limitato al tasso di inflazione atteso (0,5%).

Pur rinviando a quanto esposto in Nota Integrativa, merita sin d'ora ricordare come il concomitante effetto dell'andamento nella realizzazione degli investimenti programmati, dell'andamento dei volumi di traffico e dei livelli tariffari, associato all'intervenuta scadenza della concessione, abbia imposto in passato alla Società l'accantonamento, in apposito fondo, delle somme che, ai fini della determinazione del valore di subentro, devono essere portate in detrazione del valore netto dei cespiti devolvibili riconosciuti dal Concedente (c.d. Debito di poste figurative), fondo che, all'esito del consuntivo riferito all'esercizio 2020, risulta ridimensionato rispetto all'esercizio precedente.

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 è stata prorogata sino al 31 dicembre 2021 subordinatamente alla formalizzazione del recupero dei mancati introiti anche per gli anni di sperimentazione già avvenuta.

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 brevemente come la Società, al fine di assicurare le disponibilità indispensabili per coprire quantomeno le opere attratte alla competenza del Commissario Delegato e già aggiudicate - Terzo Lotto Terza Corsia e stralcio del Quarto Lotto tratto Gonars – nodo di Palmanova, blocco valorizzato in 498 milioni di Euro - avesse definito e sottoscritto con Cassa Depositi e Prestiti S.p.A. (CDP) due originari contratti di finanziamento.

Detti contratti sottoscritti rispettivamente in data 19 ottobre 2012 e in data 6 ottobre 2015 ed aventi entrambi scadenza finale fissata al 31.12.2020 e pertanto giunti a naturale estinzione, considerate le effettive disponibilità di cassa che negli scorsi anni hanno beneficiato anche di contributi pubblici - così come meglio descritto nel successivo paragrafo 1.3.3 - nonché il rallentamento dei cronoprogrammi relativi alla realizzazione delle opere, non sono stati oggetto di utilizzo.

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 intrapresa 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.

Dopo aver reso l'opportuna informativa ai Soci sulla suddetta operazione finanziaria che consentiva di estendere l'ambito delle c.d. opere finanziabili ed ottenuto una positiva delibera da parte degli stessi 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 originarie condizioni economiche più rilevanti contenute nei citati contratti si riassumono nei termini che seguono: importo complessivo pari a 600 milioni di Euro, disponibilità del finanziamento sino al 31.12.2021 e relativa scadenza al 31.12.2029.

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 i cui lavori sono in fase di piena realizzazione - e del 2° stralcio del Quarto Lotto - sulla cui evoluzione si rinvia al paragrafo 1.4.3 - 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.

Con apposita deliberazione giunta 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", si è ritenuto non vi fossero le condizioni per finalizzarne il processo, specie in considerazione del fatto che il superamento della stessa risulta giustificato solo nell'immediatezza dell'effettivo utilizzo di tali risorse finanziarie, situazione che, a causa di ragioni esogene alla volontà della Società quali l'emergenza Covid-19, le evidenti incertezze sull'evoluzione del processo di transizione della concessione, il procrastinarsi della definizione della disciplina regolatoria e dei rapporti economici con il Concedente (cfr. paragrafo 1.2.6), non si è ancora venuta a concretizzare.

Infatti, nel corso del 2020 l'emergenza epidemiologica ha inevitabilmente suggerito di valutare attentamente l'assunzione di nuovi ulteriori impegni comportando, come conseguenza, il differimento della formazione dei fabbisogni coperti dai suddetti finanziamenti.

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

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

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

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

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

1.4 – I RAPPORTI CON IL COMMISSARIO DELEGATO

1.4.1 Pagamenti relativi alle opere di competenza del Commissario Delegato

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

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

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

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

Le procedure relative ai pagamenti e al monitoraggio approvate dal Consiglio di Amministrazione ancora negli anni 2011 e 2012, riguardanti anche le opere affidate in delegazione amministrativa intersoggettiva ed attratte alla competenza del Commissario Delegato, sono state oggetto di aggiornamento da parte del Consiglio di Amministrazione nei primi mesi del 2021.

In particolare, quanto alle procedure di pagamento, è stata confermata in capo ad Autovie Venete l’assunzione degli 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 pro tempore vigente e/o comunque ai provvedimenti/decreti con i quali il Commissario Delegato

approva la gestione della spesa ai sensi dell'art. 6, comma 5, della sopracitata OPCM.

È rimasta ferma la necessità del 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”* con l'aggiunta, altresì, che nel caso *“di autorizzazioni/disposizioni di pagamento che derivino direttamente dall'esecuzione e/o dai contenuti delle Determinazioni assunte dal Comitato Consultivo Tecnico (C.C.T.) di cui al D.L. 16 luglio 2020, n. 76, convertito con la Legge 11 settembre 2020, n. 120 la documentazione trasmessa a firma del soggetto formalmente delegato dal Commissario Delegato dovrà essere opportunamente integrata comprovando l'accoglimento, da parte della Stazione Appaltante (Commissario Delegato stesso o Soggetto Attuatore), delle conclusioni cui è giunto il C.C.T. nella propria Determinazione”*.

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, in sintesi, la situazione al 31 dicembre 2020, introducendo gli ulteriori principali avvenimenti intervenuti nel periodo immediatamente successivo. Per una trattazione più approfondita degli argomenti si rimanda in ogni caso al successivo paragrafo 2.1.1 "Le Infrastrutture Strategiche di preminente interesse nazionale (Legge Obiettivo)".

La tabella seguente è riferita alle principali opere di competenza del Commissario Delegato:

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 definitiva 1° sublotto) 09.03.2020	
P 128 Tratto nuovo ponte sul fiume Tagliamento-Gonars e nuovo svincolo di	n. 16 del 20.04.2009	n. 59 del 03.05.2010	299.669.311 Decreto n. 307 dd. 23.06.2016	05.08.2016	(lavori) 08.02.2017	

Palmanova e variante SS. 352 - 1°Lotto		n. 162 del 12.04.2012				
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° sublotto) 16.10.2017 (progettazione esecutiva 2° sublotto) 24.04.2018	
P100 Rifacimento Barriera del Lisert	n. 436 del 26.11.2020					
TOTALE			856.700.762			

Degli interventi riportati in tabella, la P 75-94, la P 92, la P 76-101 e la P 128, valorizzate nei Q.E. netti del Piano di aprile 2015 (attualmente vigente) per complessivi 977 milioni di Euro, risultano già realizzate ed in esercizio.

Per quanto riguarda la **P115 (Secondo Lotto** della Terza Corsia della A4 **San Donà di Piave - Alvisopoli**) la situazione al 31 dicembre 2020 è quella di seguito riportata.

Il totale dei lavori a base d'asta per la realizzazione del primo sublotto funzionale (Portogruaro - Alvisopoli) ammonta a complessivi 106.281.360,87 Euro, mentre il totale complessivo del relativo Quadro Economico del progetto esecutivo originariamente ammontava a 172.303.010,76 Euro così come individuato nel Decreto del Commissario n. 342 del 2 agosto 2017.

Con Decreto del Commissario n. 355 del 27 dicembre 2017, è stata disposta l'aggiudicazione dei lavori e, per effetto del ribasso offerto dall'aggiudicatario in sede di gara, l'importo dei lavori è stato rideterminato in complessivi 87.442.572,08 Euro, mentre l'importo complessivo del quadro economico è rideterminato in 151.957.118,86 Euro. È seguita, quindi, la sottoscrizione del contratto di appalto in data 21 marzo 2018.

A seguito del Decreto del Soggetto Attuatore n. 399 del 8 aprile 2019 con il quale sono state stralciate dal contratto alcune opere portando il valore dei lavori a 84.644.899,31 Euro e del quadro economico a 148.054.492,85 Euro, successivamente, con l'approvazione della Perizia di variante n. 1, avvenuta il 4 dicembre 2019, della Perizia di variante n. 2, avvenuta il 12 febbraio 2020 e da ultimo, della Perizia di variante n. 3, avvenuta il 18 febbraio 2021, l'importo contrattuale è stato ridefinito in 88.186.701,23 Euro, mantenendo peraltro invariato il valore del quadro economico di spesa.

I lavori del primo sublotto funzionale, che sono stati consegnati in via definitiva in data 9 marzo 2020, risultano in corso di regolare esecuzione e l'ultimazione degli stessi è contrattualmente prevista per il 1° dicembre 2022.

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 nei medesimi sublotti, anticipatamente e separatamente rispetto alle opere di adeguamento dell'asse autostradale.

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 il cui quadro economico ha un valore pari ad Euro 23 milioni, è in corso di approvazione.

Nel frattempo, a valere sull'intero Secondo Lotto, è stato comunque dato avvio all'acquisizione delle aree e alla risoluzione delle interferenze.

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)**, la situazione al 31 dicembre 2020 è quella di seguito riportata.

In data 5 agosto 2016, è stato sottoscritto il contratto per l'affidamento a Contraente Generale per un importo complessivo di 294.049.219,85 Euro.

In data 8 febbraio 2017 sono stati consegnati i lavori e in data 10 settembre 2020 è stata disposta l'ultimazione degli stessi in significativo anticipo rispetto ai tempi contrattuali. Sono in corso le operazioni di collaudo tecnico amministrativo dell'opera.

Rispetto all'importo previsto in contratto ed a seguito dell'approvazione di quattro perizie di variante in corso d'opera, l'importo contrattuale è stato rideterminato in 298.695.692,16 Euro, mentre l'importo del quadro economico è confermato pari a 442.251.589,30 Euro.

Per quanto riguarda l'opera individuata dalla **P 106 (Quarto Lotto dell'A4 – tratto Gonars – Villesse)**, la situazione al 31 dicembre 2020 è quella di seguito riportata.

In data 28 dicembre 2016, a valle di uno specifico atto transattivo stipulato tra il Commissario Delegato e l'Appaltatore, è stato sottoscritto tra le parti il contratto di appalto integrato per un importo dei lavori pari a Euro 38.450.030,18 e, contestualmente, è stata avviata la progettazione esecutiva del solo I sublotto funzionale.

Con decreto del Commissario n. 347 del 26 settembre 2017, è stato approvato il progetto esecutivo del sublotto funzionale 1 e l'importo dei lavori, comprensivo della progettazione, è stato rideterminato in 37.618.636,12 Euro. L'importo del quadro economico del sublotto funzionale 1 è stato confermato pari a 65.411.560,34 Euro.

A seguito dell'avanzamento dei lavori e dell'approvazione di due perizie di variante in corso d'opera, l'importo contrattuale del primo sublotto è stato rideterminato in complessivi 38.565.100,72 Euro, mantenendo invariato l'importo del quadro economico.

Al 27.02.2021 i lavori hanno raggiunto un avanzamento pari a circa l'87%.

Per quanto riguarda il secondo sublotto funzionale, il cui quadro economico ha un importo complessivo pari a circa 48,5 milioni di Euro, si ricorda che con il Decreto del Soggetto Attuatore n. 369 del 24 aprile 2018, sono state avviate le attività relative al progetto esecutivo.

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, inoltre, avviate le attività propedeutiche ai lavori (acquisizione aree, risoluzione interferenze, bonifica da ordigni bellici, ecc.).

Sono attualmente in corso degli approfondimenti da parte della Stazione Appaltante al fine di valutare i presupposti per l'esercizio della facoltà di recesso dal contratto per i sublotti 2 e 3 (quest'ultimo non ancora avviato).

Per quanto riguarda l'intervento di **adeguamento della barriera autostradale del Lisert P100**, la situazione al 31 dicembre 2020 è quella di seguito riportata.

Il Soggetto Attuatore con Decreto n. 436 del 26 novembre 2020 ha disposto l'avvio della procedura di gara per l'affidamento dei lavori di realizzazione dell'opera. L'importo posto a base di gara è pari a 9.393.325,87 Euro, mentre l'importo complessivo del quadro economico



è pari a 16.542.437,84 Euro.

Attualmente è in corso di svolgimento la gara volta all'aggiudicazione dei lavori.

In conclusione, si evidenzia che il valore complessivo netto dei quadri economici delle principali opere afferenti alla Terza Corsia, ossia la P128 (la cui ultimazione lavori è stata disposta in data 10 settembre 2020), la P115 (limitatamente al 1° sublotto), la P106 (sublotto 1° in fase di realizzazione e sublotto 2° completata la progettazione esecutiva) e la P100 (rifacimento barriera del Lisert, il cui affidamento dei lavori è in fase di gara) è di totali 719 milioni di Euro, di cui consuntivati, al 31 dicembre 2020, 454 milioni di Euro mentre altri interventi di preventivato avvio riguardano la realizzazione dei cavalcavia del 2 e 3 sublotto del Secondo Lotto (P115) per un quadro economico complessivo di Euro 65,6 milioni nonché le anticipazioni per gli espropri e la risoluzione delle interferenze dei sublotti relativi all'asse autostradale che, da Decreto del Soggetto Attuatore n. 399 del 08.04.2019, ammontano a circa 74,2 milioni di Euro, suscettibili di aggiornamento a seguito della definizione dei progetti esecutivi.

La copertura finanziaria dei sopra citati interventi, anche in considerazione degli approfondimenti in corso da parte della Stazione Appaltante al fine di valutare i presupposti per l'esercizio della facoltà di recesso dal contratto per il sublotto 2 della P106, risulta garantita dalla immediata disponibilità di cassa che alla data del 31 dicembre 2020 ammontava a circa 117 milioni di Euro (dei quali 8,8 milioni di Euro vincolati alla realizzazione delle opere affidate in delegazione amministrativa intersoggettiva dalla Regione) e dai flussi finanziari generati dalla gestione caratteristica.

La costante ricognizione sulle fonti di finanziamento sopra esposte non potrà prescindere da quanto descritto nei paragrafi dedicati all'illustrazione dei rischi normativo, traffico, tariffa ed emergenza Covid-19 e sarà puntualmente eseguita prima di consentire l'avvio di eventuali ulteriori iniziative da parte del Commissario Delegato.



1.5 – LA SICUREZZA AMBIENTALE 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. Da segnalare un'importante campagna di manutenzione straordinaria (pulizia, sistemazione e ripristino) degli impianti di trattamento delle acque meteoriche dislocati lungo l'A28 (95 impianti in esercizio da più di 10 anni) e dell'impianto di trattamento e sollevamento al servizio del sottopasso della Tangenziale di Udine. 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 - che peraltro non registrano contenziosi in materia - si avvale di ditte esterne aggiudicatrici del servizio di pronto intervento ecologico.

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

data	autostrada	chilometrica	descrizione
03/06/2020	A4	476+000	Sversamento di gasolio a seguito di fuoriuscita di autotreno con potenziale contaminazione delle acque superficiali – messa in sicurezza di emergenza con chiusura del procedimento
09/10/2020	A4	460+600	Sversamento di gasolio a seguito di fuoriuscita di autotreno con potenziale contaminazione delle acque superficiali – messa in sicurezza di emergenza con chiusura del procedimento

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 sensibilità rispetto all'area naturalistica sottoposta a vincolo. La Società nel 2019 si è impegnata con gli Enti competenti alla realizzazione di impianti di trattamento delle acque meteoriche, la cui progettazione è previsto che venga ultimata nel 2021. In analogia si prevede la progettazione di ulteriori impianti presso la stazione autostradale di Udine Sud ed il tratto Lisert – Duino.

Di particolare importanza sono i continui monitoraggi e le indagini ambientali inerenti 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, si conferma la massima attenzione verso la gestione delle utenze di gas, acqua ed energia elettrica sia dal punto di vista economico che del risparmio di risorse impiegate.

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 registrando una riduzione del consumo di energia da parte della Società di circa il 1,8% rispetto al 2019.

Ciò nonostante si è registrato un complessivo aumento della spesa sostenuta a causa dell'andamento dei costi dell'energia.

1.6 – LA STRUTTURA DEL GRUPPO

Quanto alle Società partecipate, si evidenzia come già dal 2017 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*" che viene annualmente approvato dalla Giunta Regionale.

Al 31 dicembre 2020 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%).

Tuttavia, quanto alla partecipazione detenuta in Pedemontana Veneta, si segnala che nel mese di dicembre 2020, l'Assemblea dei Soci ha deliberato l'approvazione del bilancio finale di liquidazione e del piano di riparto nonché la cancellazione della Società dal Registro delle Imprese che avverrà, in assenza di opposizioni, decorsi 90 giorni dal deposito del bilancio finale di liquidazione.

1.7 – IL GRUPPO FRIULIA E GLI ADEMPIMENTI RICHIESTI DAL SOCIO DI RIFERIMENTO REGIONE FRIULI VENEZIA GIULIA

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 sino al 31.12.2021, avvenuto con delibera del Consiglio di Amministrazione dell'11 dicembre 2020.

Infine, si segnala che la Società, in adempimento alle prescrizioni contenute nella "Nota di aggiornamento al Documento di Economia e Finanza Regionale per l'anno 2021" (approvata con Deliberazione della Giunta regionale n. 1710 del 13 novembre 2020), ha svolto - secondo le modalità e le tempistiche indicate dall'Amministrazione Regionale - i monitoraggi periodici, con particolare riferimento alla spesa per il personale e dei dati di gestione e indicatori chiave economico-finanziari, di cui alla Circolare n. 11 del 27.06.2016 della Direzione centrale finanze, tramite l'utilizzo dell'apposita sezione implementata nel portale del Sistema Cpt "Conti pubblici territoriali".

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 l'effetto generato dalla liquidazione del Socio "Finanziaria delle Banche di Credito Cooperativo del Friuli Venezia Giulia per lo Sviluppo del Territorio S.r.l." che giusta "Atto di assegnazione di beni ai soci" ha frammentato il relativo certificato azionario (rappresentativo dell'1,70%) tra una serie di istituti bancari aventi sede nel territorio regionale.

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 1.1.5 (per la parte relativa all'avvenuta valutazione sugli strumenti di governo societario) e 5.9.3 (per la parte relativa al programma di valutazione del rischio di crisi aziendale).



2 - LE ATTIVITÀ PER LA REALIZZAZIONE DELLE OPERE

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

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

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

- piano per la sicurezza autostradale: realizzazione di due aree di sosta per mezzi pesanti;
- piano per la sicurezza autostradale: adeguamento piste di immissione in autostrada;
- adeguamento autostrada A4: realizzazione della Terza Corsia nel tratto Quarto d'Altino - San Donà di Piave (lavori ultimati);
- nuovo casello autostradale di Meolo (VE) alla progr. 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 (lavori ultimati);
- 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 Campoformido - Pasian di Prato.

Complessivamente, l'ammontare degli investimenti previsti nel piano attualmente vigente e da eseguirsi dopo il 30.06.2014 è pari a Euro 1.454.067.000, di cui Euro 1.385.326.000 in capo al Commissario Delegato.

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

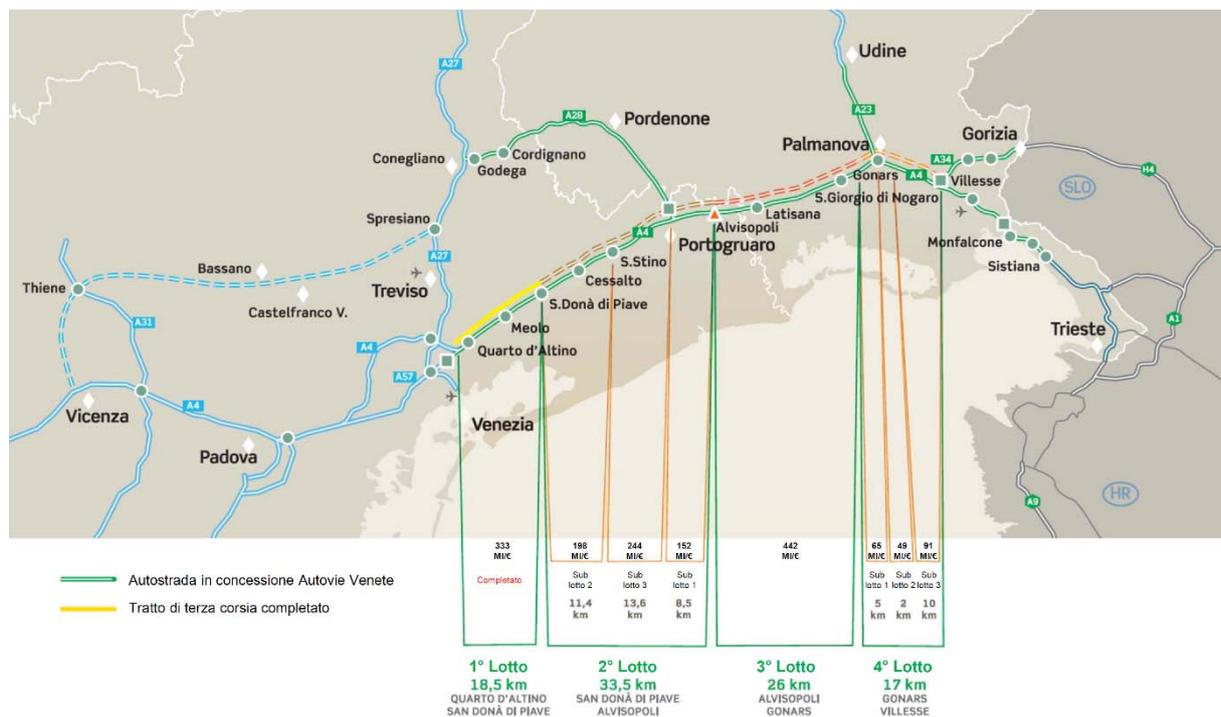
La Terza Corsia - stazione appaltante Commissario Delegato

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 (realizzato);
- 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.

Il Responsabile Unico del Procedimento, con Determina di data 12.12.2019 ha disposto l'aggiudicazione dei lavori per l'importo di Euro 874.773,60 e in data 19 febbraio 2020 è stato sottoscritto il contratto di appalto.

La consegna dei lavori è stata disposta il giorno 4 giugno 2020 e alla fine del mese di febbraio 2021, i lavori hanno raggiunto un avanzamento del 30% circa. L'ultimazione dei lavori è prevista per il giorno 8 maggio 2021.

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

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

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

Il totale dei lavori a base d'asta per il sublotto 1 ammonta a complessivi Euro 106.281.360,87 con somme a disposizione dell'amministrazione pari ad Euro 51.091.768,44 e spese generali pari ad Euro 14.929.881,45. Il totale complessivo del quadro economico posto a base d'asta ammontava 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 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. Per effetto del ribasso offerto dall'aggiudicatario in sede di gara, l'importo dei lavori è stato rideterminato in complessivi 87.442.572,08 Euro, mentre l'importo complessivo del quadro economico è rideterminato in 151.957.118,86 Euro.

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 quadro economico che ora è di Euro 148.054.492,85.

La consegna definitiva dei lavori è stata disposta in data 9 marzo 2020. I lavori risultano in corso di regolare esecuzione e l'ultimazione è contrattualmente prevista per il 1° dicembre 2022. Al 22.02.2021 i lavori hanno raggiunto un avanzamento pari a circa il 32%.

Si precisa che, a seguito dell'adozione di n. 3 modifiche contrattuali in corso d'opera, l'importo contrattuale è stato ridefinito in 88.186.701,23 Euro, mantenendo peraltro invariato il valore del quadro economico di spesa.

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, il cui quadro economico ha un valore pari ad Euro 42,7 milioni.



Per quanto riguarda i quattro cavalcavia del terzo sublotto funzionale, il cui quadro economico ha un valore pari ad Euro 23 milioni, la progettazione esecutiva è in fase di approvazione.

Si segnala che, in accordo con i contenuti del Decreto n. 368 del 24 aprile 2018, il Soggetto Attuatore aveva 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 dell'acutizzarsi della situazione di indeterminatezza 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 Secondo Lotto A4 ed a garantire la celere risoluzione dell'emergenza della viabilità.

Tali approfondimenti hanno indotto il Soggetto Attuatore a disporre, con Decreto n. 423 del 27 marzo 2020, l'annullamento della procedura di gara per la progettazione esecutiva dell'asse autostradale dei sublotti funzionali 2 e 3.

Si evidenzia che, nel frattempo, a valere sull'intero Secondo Lotto, è stato comunque dato avvio all'acquisizione delle aree e alla risoluzione delle interferenze.

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 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.

Rispetto all'importo previsto in contratto e a seguito dell'approvazione di quattro perizie di variante in corso d'opera, l'importo contrattuale è stato rideterminato in 298.695.692,16 Euro, mentre l'importo del quadro economico è confermato pari a 442.251.589,30 Euro.

L'ultimazione dei lavori è avvenuta il 10 settembre 2020, in significativo anticipo rispetto ai tempi contrattuali.

Sono attualmente in corso le operazioni di collaudo tecnico amministrativo.



La Terza Corsia da Alvisopoli a Gonars

Quarto Lotto III corsia A4. Gonars – Villesse



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

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

In data 28 dicembre 2016, a valle di apposito atto transattivo, le Parti hanno sottoscritto il contratto per la progettazione esecutiva e la realizzazione dei lavori per un importo complessivo di Euro 126.886.828,97, avviando, contestualmente, la progettazione esecutiva del primo sublotto funzionale, il cui quadro economico è determinato in Euro 38.450.030,18.

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

A seguito dell'avanzamento dei lavori e dell'approvazione di due perizie di variante in corso d'opera, l'importo contrattuale del sublotto 1 è stato rideterminato in complessivi Euro 38.565.100,72

Euro, mantenendo invariato l'importo del quadro economico.

Alla fine del mese di febbraio 2021 i lavori hanno raggiunto un avanzamento pari a circa l'87%. La dorsale autostradale è aperta al traffico con tre corsie per senso di marcia, mentre sono in corso di completamento i lavori di adeguamento del nodo di Palmanova.

Con il Decreto n. 369 del 24 aprile 2018, il Soggetto Attuatore ha disposto l'avvio delle prestazioni contrattuali per la progettazione esecutiva e la realizzazione dei lavori del secondo sublotto funzionale del Quarto Lotto A4 (il cui quadro economico ha un importo complessivo pari a circa 48,5 milioni di Euro), unitamente alla riapprovazione del progetto definitivo, con contestuale dichiarazione, ai sensi del comma 2 dell'art. 3 dell'Ordinanza n. 3702/2008 e s.m.i., di pubblica utilità, indifferibilità ed urgenza degli interventi stessi.

Il progetto esecutivo del secondo sublotto funzionale è stato validato dal Responsabile Unico del Procedimento, ma non è stato ancora approvato dalla Stazione Appaltante. Nel frattempo sono state avviate le attività propedeutiche ai lavori (acquisizione aree, risoluzione interferenze, bonifica da ordigni bellici, ecc.).

Sono attualmente in corso degli approfondimenti da parte della Stazione Appaltante al fine di valutare i presupposti per l'esercizio della facoltà di recesso dal contratto per i sublotti 2 e 3 (quest'ultimo non ancora avviato).



Lavori di completamento della Terza Corsia fra Gonars e il Nodo di Palmanova

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 n. 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. (Valutazione di Impatto Ambientale) 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 – II lotto funzionale*" comprende l'adeguamento della pista di immissione in autostrada dall'Area di servizio di Duino Nord. Tale intervento è stato separato dal Primo 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 V.I.A., che si prevede particolarmente delicata. L'ultimo cronoprogramma commissariale stabilisce che l'avvio della progettazione definitiva avvenga nel mese di luglio del 2021.

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 stato successivamente aggiornato il progetto definitivo per tenere conto dell'effettivo andamento dei lavori di ampliamento dell'autostrada A4 con la realizzazione della Terza Corsia.

In data 8 gennaio 2021 si è completata la procedura di verifica del progetto definitivo ai sensi dell'art. 26 del D.Lgs. 50/2016. L'approvazione commissariale del progetto definitivo è prevista entro la primavera 2021.

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. Tale analisi di vulnerabilità si è conclusa a fine giugno 2020 rilevando la necessità di integrare il progetto con degli interventi strutturali mirati e complementari ai fini del miglioramento sismico dell'edificio. Si è proceduto, pertanto, ad individuare la migliore soluzione di adeguamento e a stabilirne l'impegno economico.

Il servizio di progettazione esecutiva di ristrutturazione ed ampliamento integrato con le opere strutturali complementari è stato, quindi, riavviato ed è attualmente in corso.

2.1.4 Il rifacimento delle barriere esistenti – Stazione Appaltante Commissario Delegato

Barriera del Lisert – Stazione Appaltante Commissario Delegato

L'intervento, definito preliminarmente a seguito di una valutazione di fattibilità di adeguamento funzionale, 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 l'approvazione di tutti i livelli progettuali, il Commissario Delegato, con Decreto n. 351 del 17 ottobre 2017, aveva disposto l'avvio della procedura di gara per l'affidamento dei lavori di realizzazione dell'opera. La gara, dopo la sospensione disposta con il Decreto n. 391 del 22 febbraio 2019, è stata annullata con successivo Decreto n. 427 del 10 giugno 2020.

Stante il tempo trascorso, a metà del 2020 è stato avviato l'aggiornamento di alcuni elaborati del progetto esecutivo e del relativo quadro economico. Il Soggetto Attuatore con Decreto n. 434 del 16 settembre 2020 ha quindi disposto l'annullamento parziale in autotutela di parte del Decreto n. 350 dd. 17 ottobre 2017, nonché l'approvazione dei soli elaborati aggiornati del progetto esecutivo, incluso l'aggiornamento del quadro economico dell'opera.

Il Soggetto Attuatore con Decreto n. 436 del 26 novembre 2020 ha poi disposto l'avvio della procedura di gara per l'affidamento dei lavori di realizzazione dell'opera. L'importo posto a base di gara è pari a 9.393.325,87 Euro, mentre l'importo complessivo del quadro economico è pari a 16.542.437,84 Euro.

Attualmente è in corso di svolgimento la gara volta all'aggiudicazione dei lavori.

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 luglio 2021.

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.

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, hanno comportato la posa di barriere acustiche per una superficie complessiva di circa 18.500 m² e un'estensione lineare complessiva di poco superiore ai 3.750 m di cui 2900 m installati nella carreggiata est direzione Trieste e 850 m nella carreggiata ovest direzione Venezia.

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 per un importo di circa Euro 5.200.000,00.

I lavori sono terminati il 26 giugno 2020.

I valori ottenuti di abbattimento del rumore oscillano dai 9 agli 11 decibel (scala logaritmica), attualmente l'infrastruttura è in fase di collaudo definitivo.

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).



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

A seguito di prescrizioni pervenute dall'Ufficio Tecnico Regionale, si è reso necessario un aggiornamento del progetto esecutivo che ha determinato la necessità di predisporre una perizia di variante, la cui istruttoria è ad oggi in corso.

Nel frattempo sono state avviate le attività propedeutiche alla consegna definitiva dei lavori.

2.1.6 Il Centro Servizi di Palmanova

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

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

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

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

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 Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia ha affidato alla Società tramite l’emanazione di appositi decreti di delegazione amministrativa intersoggettiva, ai sensi della Legge Regionale n. 14/2002 e s.m.i., e la conseguente sottoscrizione da parte della Società di apposite convenzioni, la realizzazione delle seguenti opere di collegamento tra la rete autostradale e la viabilità ordinaria:

- circonvallazione sud della città di Pordenone tra la S.S. 13 e l’autostrada A28;
- collegamento tra Palmanova e il “triangolo della sedia” nell’area del manzanese;
- svincolo di Gradisca e svincolo di Gorizia sul raccordo Villesse – Gorizia (opera ultimata nel 2013);
- 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 nel 2015); la seconda tra lo svincolo di Ronc di San Michele (S.S. 13) e Caneva sulla S.P. 29 (lavori ultimati e operazioni di consegna alla Regione avviate);
- 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 tra il 2015 e il 2017);
- opere di completamento funzionale della viabilità ordinaria di adduzione al casello autostradale di Ronchis (via Guerin);
- messa in sicurezza della bretella “dei Feudi” (a completamento dei lavori per la realizzazione dello svincolo di Gradisca e Gorizia, già ultimati nel 2013 nell’ambito dei lavori di adeguamento a sezione autostradale del raccordo Villesse - Gorizia).

A seguito della delibera di Giunta Regionale n. 1471 di data 24 giugno 2009, il Commissario Delegato ha attratto alle proprie competenze le seguenti opere, già oggetto di delegazione amministrativa tra la Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia e Autovie Venete:

- circonvallazione sud della città di Pordenone tra la S.S. 13 e l’autostrada A28;
- 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 la competenza sul Lotto 2.

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

- messa in sicurezza della bretella stradale “dei Feudi”.

Il Commissario Delegato con Decreto n. 45 del 14 gennaio 2010 ha individuato nella società Autovie Venete il supporto tecnico-logistico per la realizzazione di questi interventi.

Con la riorganizzazione aziendale del 2018 la gestione delle delegazioni amministrative intersoggettive è stata affidata alla Direzione Appalti, Lavori, Forniture e Servizi, il cui Direttore ha conseguentemente assunto la funzione di Responsabile Unico dei rispettivi procedimenti. Di seguito si riporta una sintesi della situazione per le opere non ancora ultimate.

Circonvallazione 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 l’autostrada 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, per un importo complessivo di Euro 17.832.702,36, all’Impresa Vidoni S.p.A., la quale però è fallita il 28.10.2016 dopo aver completato la redazione del progetto esecutivo dell’opera.

A seguito di interpello progressivo dei soggetti che avevano partecipato all’originaria procedura di gara, il Commissario Delegato con Decreto n. 337 del 4 luglio 2017 ha disposto 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, avente per oggetto la sola esecuzione dei lavori.

I lavori sono stati consegnati con una prima consegna parziale il 06.11.2017, seguita da altre quattro consegne parziali (l’ultima di data 19.06.2019).

Il 05.08.2019 il Responsabile Unico del Procedimento ha approvato la perizia suppletiva e di variante n. 1, relativa all’accoglimento di richieste di amministrazioni terze coinvolte nella realizzazione dell’opera, di alcune prescrizioni di RFI e di alcune ulteriori richieste del collaudatore statico. L’importo dei lavori è stato quindi aggiornato ad Euro 18.625.350,48.

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.



L’importo dei lavori, a seguito dell’approvazione della perizia suppletiva e di variante n. 2, è aggiornato in Euro 19.211.484,30.

Sulla base della produzione sino ad ora sviluppata dall’appaltatore, l’ultimazione dei lavori è attualmente prevista a novembre 2021.

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

Il Commissario Delegato con Decreto n. 210 dd. 13.12.2012 ha approvato il progetto definitivo dell’opera e ha dato avvio alla procedura di gara con la formula dell’appalto integrato.

A seguito del mutato scenario di riferimento e su specifica richiesta della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia, con Decreti n. 282 e 283 del 27 agosto 2014, il Commissario Delegato ha decretato, rispettivamente, di non concludere la procedura di gara, ritirando il bando di gara già pubblicato, e ha disposto l’immediato avvio delle procedure connesse alla realizzazione di un solo primo tratto del tracciato (denominato 1° lotto stralcio) consistente nel rifacimento del ponte sul Torre, comprensivo anche dell’allargamento in sede del tratto di S.P. 50 a ovest del ponte. Nel frattempo la Regione con Delibera di Giunta n. 1535 del 7 agosto 2014 rinviava ad un successivo provvedimento l’individuazione di un tracciato alternativo per la restante parte del collegamento (tale tracciato sarà poi suddiviso in 2° e 3° lotto 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 1° lotto, comprendente 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, il Commissario Delegato con Decreto n. 303 del 14 aprile 2016 ha aggiudicato definitivamente la progettazione esecutiva e l'esecuzione dei lavori all'Impresa ICOP S.p.A. in A.T.I. con Omba Impianti & 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.

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

La consegna dei lavori è avvenuta il 28 agosto 2017.

A seguito dell'istanza ex art. 169 bis Legge fallimentare avanzata il 06.02.2018 da Omba Impianti & Engineering S.p.A. al Tribunale di Vicenza, ICOP S.p.A. in data 27.04.2018 è subentrata nella quota del R.T.I. di competenza di Omba Impianti & Engineering S.p.A.

In data 21.12.2018 i lavori sono stati sospesi parzialmente a seguito della rottura di una tubazione dell'impalcato metallico tra la pila 11 e 12 del Ponte sul Torre. La Direzione Lavori ha quindi avviato, 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 ne attestasse la conformità. 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 allo stesso Appaltatore di presentare una proposta di risoluzione.

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 proseguiti regolarmente e si sono conclusi nel mese di novembre 2019. Relativamente a tali lavori sono state redatte tre ulteriori modeste perizie di variante che hanno comportato un aumento complessivo dell'importo di contratto di Euro 166.727,64.

In data 25.09.2019 l'appaltatore ha promosso Ricorso per Accertamento Tecnico Preventivo ex art. 696 c.p.c. avente ad oggetto i tubolari metallici del ponte, nei confronti di Omba Impianti & Engineering S.p.A. 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, aveva formulato una prima proposta di risoluzione della non conformità relativa ai tubolari del ponte, ma l'avvio dell'A.T.P. ha di fatto congelato la situazione. L'A.T.P. si è infine concluso in data 20.08.2020, attestando, nella sostanza, la non conformità di parte degli elementi tubolari ai requisiti di norma e di progetto e confermando quindi la necessità di una loro sostituzione.

Il Direttore dei Lavori il 17.09.2020 ha quindi ordinato all'Appaltatore di consegnare una nuova ed aggiornata proposta di risoluzione della non conformità, coerente con le conclusioni raggiunte dall'A.T.P. L'Appaltatore, in data 23.11.2020, ha quindi consegnato la nuova proposta di risoluzione della non conformità n. 11.

Attualmente sono in corso le ulteriori prove sui tubolari, individuate nell'A.T.P. e confermate nella proposta di risoluzione, necessarie per disporre di una fotografia esaustiva dello stato dell'impalcato metallico. Sulla base di tale fotografia sarà possibile redigere il progetto esecutivo di risoluzione della non conformità, che sarà quindi sottoposto al vaglio del Direttore dei Lavori, del collaudatore statico e della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia. I lavori di sostituzione dei tubolari potranno essere avviati una volta approvato il progetto esecutivo.

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

Il tracciato del 2° e del 3° lotto del collegamento è stato individuato dalla Regione Autonoma

Friuli Venezia Giulia di concerto con le Amministrazioni locali interessate dall'intervento, le quali hanno sottoscritto, in data 22 luglio 2016, un verbale d'intesa per la localizzazione del nuovo tracciato. L'avvio della progettazione è stato quindi formalizzato dalla Regione al Commissario Delegato con nota di data 28 ottobre 2016.

Con Delibera di Giunta regionale n.1866 dell'8 ottobre 2018 è stato approvato il progetto di fattibilità tecnica ed economica del 2° e 3° lotto, con un importo del quadro economico pari ad 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. Con la stessa Delibera di Giunta regionale è stato quindi 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 mancante.

In data 4 novembre 2019 è stato stipulato il contratto per la progettazione definitiva ed esecutiva con la RTI avente quale capogruppo E-Farm Engineering & Consulting S.r.l.. L'attività progettuale è attualmente in corso, anche se risulta parzialmente sospesa per il 3° lotto in attesa che la Regione individui la soluzione definitiva da adottare per il ponte sul Natisone della S.R. n. 56.

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 quindi aperta al traffico. I lavori di realizzazione della Bretella di collegamento tra la rotonda n. 2 e la S.P. n. 12 "di Caneva" (2°lotto) sono stati invece ultimati nel mese di febbraio 2016.



L'opera risulta ancora in carico alla Società poiché, per dare completezza all'intervento, nel 2016 era emersa la necessità di realizzare una strada campestre di collegamento ad un fondo intercluso in adiacenza alla rotonda 2 ed era stato quindi avviato il relativo procedimento.

Nel corso del 2020 il Responsabile Unico del Procedimento, esperita apposita istruttoria, ha tuttavia accertato che non sussistevano più le motivazioni che avevano indotto a ritenere necessaria la realizzazione della campestre. Il Responsabile Unico del Procedimento in data 31.08.2020 ha quindi proposto alla Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia l'annullamento del procedimento per la sua realizzazione, che è stato condiviso da quest'ultima con nota del 22 dicembre 2020.

Sono state quindi avviate le operazioni per cedere le opere realizzate alla Regione.

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

La Giunta regionale con deliberazione n. 345 del 23 febbraio 2018 ha approvato il progetto preliminare e di fattibilità tecnica ed economica dell'opera, il cui quadro economico complessivo ammontava ad Euro 3.883.553,29.

La Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia con Decreto n. 2622/TERINF del 10.06.2019 ha quindi approvato il progetto definitivo, il cui importo del quadro economico risulta pari ad Euro 4.095.552,49, IVA compresa, con la precisazione che all'eccedenza rispetto all'importo finanziato dalla Regione, pari ad Euro 3.977.576,43, avrebbe fatto fronte la S.p.A. Autovie Venete con risorse proprie, in conformità ai progressi accordi tra la Regione e la Società.

Il Responsabile Unico del Procedimento, in forza della delibera del Consiglio di Amministrazione di Autovie Venete del 24.04.2020, con Determina prot. Atti/4287 dd. 28.07.2020 ha infine approvato il progetto esecutivo redatto da SERIN S.r.l. in R.T.I. con ITS

S.r.l., confermando l'importo del quadro economico pari a Euro 4.095.552,49.

In data 19.11.2020 è stato pubblicato il bando di gara per l'appalto dei lavori. Attualmente sono in corso di valutazione le offerte pervenute, con previsione di giungere all'avvio dei lavori entro giugno 2021.

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

Il progetto di fattibilità tecnico economica è stato approvato con Delibera della Giunta regionale n. 2605 del 22 dicembre 2017.

Il progetto definitivo-esecutivo, approvato con Decreto del Soggetto Attuatore n. 378 del 11.10.2018 e convalidato con successivo Decreto del Soggetto Attuatore n. 392 dd. 12.03.2019, presenta un quadro economico di importo pari a Euro 690.549,91.

Esperita la procedura di gara, i lavori sono stati affidati all'impresa Adriacos S.r.l. per un importo pari ad Euro 329.983,84.

Si prevede l'ultimazione dei lavori ad aprile 2021.

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.

In data 18 dicembre 2020, con Decreto n. 0180/Pres. a firma del Presidente della Regione del Friuli Venezia Giulia, è stato definitivamente approvato l'Accordo di Programma, che ha consentito di inserire l'opera negli strumenti urbanistici dei comuni interessati.

Viste le numerose osservazioni pervenute in sede di VAS, è in corso di definizione un



aggiornamento della Convenzione con la Regione FVG, che regolamenti l'esecuzione dell'aggiornamento del progetto definitivo e dello Studio di Impatto Ambientale consegnati nel 2016.

Solo in seguito alle modifiche del progetto potrà essere avviata la procedura regionale di V.I.A. sul progetto della Tangenziale Sud di Udine.



3 – LA GESTIONE AUTOSTRADALE

3.1 – IL TRAFFICO

L'emergenza sanitaria derivata dalla diffusione del Covid-19 ha fortemente condizionato l'andamento del traffico per gran parte dell'esercizio 2020. Ad eccezione del mese di gennaio e, parzialmente, di febbraio, il resto dell'anno è stato caratterizzato dall'adozione a livello governativo di misure dirette a limitare significativamente gli spostamenti nel tentativo di arginare l'espansione del virus, misure che hanno avuto rilevanti ripercussioni sui flussi di traffico mai sperimentate in precedenza.

Dopo i mesi di marzo, aprile e i primi giorni di maggio contrassegnati da contrazioni del traffico che hanno raggiunto picchi giornalieri di oltre il 90% per i veicoli leggeri e di oltre il 60% per i veicoli pesanti per effetto del lockdown generalizzato nazionale, ha fatto seguito una fase in corrispondenza dei mesi estivi contraddistinta da cenni di ripresa più evidenti nella componente veicolare pesante. Tale componente ha mantenuto andamenti incoraggianti anche nella porzione terminale dell'anno nuovamente interessata da restrizioni alla mobilità e alle attività produttive ancora molto penalizzanti per i veicoli leggeri.

Complessivamente, gli effetti dell'anomalo andamento del traffico causato dalla pandemia sono sintetizzati nel calo del 27% dei transiti in termini di veicoli effettivi e del 29% dei chilometri percorsi.

Tabella A - Traffico sulla rete gestita direttamente

Esercizio	2016/2017	2017/2018	2018/2019	II° semestre 2019	2020	Variazione %
Veicoli effettivi *	47.940	48.311	47.772	24.963	34.820	nd
Veicoli - chilometro *	2.558.461	2.536.271	2.469.813	1.302.361	1.737.757	nd
Percorrenza media	53,4	52,5	51,7	52,2	49,9	nd

* In migliaia.

Tabella B - Traffico sulla rete estesa

Esercizio	2016/2017	2017/2018	2018/2019	II° semestre 2019	2020	Variazione %
Veicoli effettivi *	71.884	72.547	72.061	37.514	51.687	nd
Veicoli - chilometro *	2.677.639	2.656.881	2.590.658	1.364.802	1.821.706	nd
Percorrenza media	37,2	36,6	36,0	36,4	35,2	nd

* In migliaia.

Come detto, diverso l'impatto – mediamente nell'anno – delle misure restrittive sul traffico leggero e su quello pesante: mentre il primo risente in maniera più marcata delle limitazioni e chiude - rispetto al periodo omologo - con una perdita di quasi il 37% dei veicoli-chilometro, la flessione del traffico pesante si attesta al 13,5%.

Tabella C - Traffico sulla rete gestita direttamente suddiviso per tipologia

Esercizio	2019		2020		Variazione %	
	Leggeri	Pesanti	Leggeri	Pesanti	Leggeri	Pesanti
Veicoli effettivi *	34.622	13.145	23.365	11.455	-32,5%	-12,9%
Veicoli - chilometro*	1.665.181	792.061	1.052.964	684.793	-36,8%	-13,5%

Percorrenza media	48,1	60,3	45,1	59,8	-6,2%	-0,8%
-------------------	------	------	------	------	-------	-------

* In migliaia.

Tabella D - Traffico sulla rete estesa suddiviso per tipologia

Esercizio	2019		2020		Variazione %	
	Leggeri	Pesanti	Leggeri	Pesanti	Leggeri	Pesanti
Veicoli effettivi *	54.215	17.919	36.267	15.420	-33,1%	-13,9%
Veicoli - chilometro*	1.762.674	815.794	1.117.197	704.509	-36,6%	-13,6%
Percorrenza media	32,5	45,5	30,8	45,7	-5,2%	0,4%

* In migliaia.

Di riflesso, anche per quanto concerne gli introiti e gli oneri devolutivi, nel confronto con il periodo omologo emerge una netta riduzione di quasi 25 punti percentuali come conseguenza dell'effetto traffico, posta la neutralità dell'effetto tariffa determinata dal mancato riconoscimento tariffario nell'anno 2020: rispetto all'anno solare 2019 la perdita alla voce "Ricavi delle vendite e delle prestazioni" è di oltre 50 milioni di Euro.

Tabella E - Introiti

Esercizio	II° semestre 2019	2019	2020	Variazione	Incremento %
Pedaggi	97.115.591	186.414.537	140.751.369	-45.663.168	-24,5%
Indennizzi per transiti eccezionali	564.236	1.224.492	1.126.670	-97.822	-8,0%
Totale al netto della devoluzione	97.679.827	187.639.029	141.878.039	-45.760.990	-24,4%
Integrazione canone concessionale	11.308.323	21.820.180	16.827.449	-4.992.731	-22,9%
Totale ricavi delle vendite e delle prestazioni	108.988.150	209.459.209	158.705.488	-50.753.721	-24,2%



Traffico sull'autostrada A4 Venezia - Trieste

3.2 – I SISTEMI DI ESAZIONE PEDAGGIO

Entrando nel dettaglio delle stazioni di competenza, nel corso dell'esercizio 1° gennaio – 31 dicembre 2020 il trend è stato in netta diminuzione su tutti i caselli di competenza. Per contenere i contagi e contrastare gli effetti della pandemia, i caselli hanno operato in alta automazione, limitando il ricorso all'esazione in modalità manuale (con esattore in pista) ai casi di effettiva necessità.

Poiché le misure di contenimento della pandemia sono perdurate per tutto l'anno, e perdurano tuttora, anche i caselli maggiormente interessati dai flussi di traffico estivi hanno registrato una notevole diminuzione dei transiti, in particolare le stazioni di Trieste Lisert, San Donà di Piave e San Stino di Livenza.

Nel corso dell'esercizio è stata installata una nuova cassa automatica alla barriera di Trieste Lisert in sostituzione di una pista manuale, consentendo in tal modo di avere una pista sempre aperta al traffico in modalità cassa automatica e che, all'occorrenza, può essere presidiata dall'esattore. Conseguentemente a ciò, è stato sottoscritto un nuovo accordo sindacale che ha sancito la diminuzione delle presenze giornaliere di personale a Trieste, portandole dalle precedenti 13 (2 esattori di notte, 5 di mattina, 5 di pomeriggio e 1 con turno spezzato) alle attuali 10 (2 esattori di notte, 4 di mattina e 4 di pomeriggio), con una riduzione di 3 presenze giornaliere.

Quasi tutti i caselli della rete, nel periodo modale e a prescindere dalla pandemia, 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	3	-	1	-	3	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	16	6	5	7	33	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 e, nella successiva tabella G, le operazioni di pagamento suddivise per funzionalità di pista: anche l'articolazione nell'utilizzo dei sistemi di pagamento del pedaggio è il risultato principalmente del difficile contesto economico, sociale e trasportistico, ma anche la conseguenza delle misure adottate dall'azienda a tutela della salute dei dipendenti.

Tabella F – Sistemi di Pagamento Pedaggi

Esercizio	2016/2017	2017/2018	2018/2019	Il semestre 2019	2020
Contanti	29,4%	28,7%	27,5%	28,1%	21,2%
Tessere	11,0%	11,3%	11,7%	12,4%	12,0%
Telepass	59,6%	60,0%	60,7%	59,5%	66,8%
Totale	100%	100%	100%	100%	100%

Tabella G - Operazioni di pagamento suddivise per funzionalità di pista

Esercizio	2019	Composizione %	2020	Composizione %	Variazione %
Automatica	800.000	2,4%	696.000	2,8%	-13,0%
Cassa Automatica	5.439.000	16,1%	4.155.000	16,9%	-23,6%
Lettore Iso	2.610.000	7,8%	2.052.000	8,4%	-21,4%
Manuale	4.250.000	12,6%	1.283.000	5,2%	-69,8%
Telepass	20.575.000	61,1%	16.420.000	66,7%	-20,2%
	33.674.000	100%	24.606.000	100%	-26,9%

A seguito di un accordo sindacale sottoscritto nel 2017, gli esattori operanti in tutte le stazioni ad alta automazione svolgono l'operazione di monitoraggio delle piste automatiche tramite il sistema M.C.R. (monitoraggio centralizzato di rete), intervenendo per la risoluzione di tutte le anomalie e prestando assistenza da remoto alla clientela in difficoltà. Questo ha determinato la chiusura del comparto M.C.T., le cui funzioni sono state demandate appunto all'esazione. Pertanto gli esattori svolgono unicamente attività di esazione in casello (non ci sono più i bacini per gli altri comparti).

Nella successiva tabella H vengono riportate le ore lavorate dal personale di esazione, in un'unica voce per le motivazioni anzidette.

Tabella H – Ore lavorate in esazione

ESERCIZIO	Gennaio Dicembre 2019	Gennaio Dicembre 2020	Variazione %
Totale ore lavorate in esazione	195.593,5	165.056,5	- 15,61%

Questa importante variazione, -15.61%, è conseguente sia al calo del traffico, poiché i livelli di servizio (presenze di personale in stazione) sono stati ridotti, e sia alla riduzione dei livelli di servizio presso la stazione di Trieste Lisert. La diminuzione delle presenze di personale, in particolare nel periodo estivo, ha comportato anche un minor ricorso all'assunzione di personale a tempo determinato.

Controllo finanziario esattori (C.F.E.)

Nel corso dell'esercizio 1° gennaio - 31 dicembre 2020, sono state verificate 6.287 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 835 gestioni.

Servizio Europeo di telepedaggio (S.E.T.)

Si tratta della più importante innovazione e dello sviluppo del sistema di pagamento del pedaggio elettronico, avviato con il progetto che era stato redatto in osservanza alla Direttiva 2004/52/CE, alla correlata decisione 2009/750/CE ed alla Direttiva (UE) 2019/520 del Parlamento e del Consiglio Europeo. Tenuto conto dell'aumento del traffico autostradale internazionale, l'iniziativa si pone l'obiettivo di realizzare le nuove funzionalità per la gestione di transiti gestiti con il SET e, a livello nazionale, per il pedaggio legato alla reale percorrenza delle tratte autostradali, mantenendo in funzione i sistemi di esazione pedaggio esistenti seppure opportunamente riqualificati.

Il progetto ha previsto l'adeguamento degli impianti in essere per allinearli a quanto previsto a livello europeo e consiste, principalmente, nell'adeguamento dei sistemi di comunicazione tra veicolo e sistema di esazione pedaggio. A regime, il nuovo sistema permette una elaborazione in tempo reale dei dati e consente l'associazione automatica targa-dispositivo di bordo, operazione necessaria all'individuazione del tragitto realmente percorso dell'utente e del relativo pedaggio da attribuire, riducendo al minimo il rischio di non riuscire ad attribuire una stazione di entrata certa della rete autostradale. L'intervento infrastrutturale di adeguamento ha interessato tutte le 142 piste di esazione pedaggio (80 dotate di sistema per il pagamento senza fermata) dislocate nei 15 caselli autostradali presenti nelle tratte di competenza. Nel 2020 sono stati siglati i rapporti commerciali con due principali Fornitori del Servizio SET (stranieri), i quali hanno avviato il servizio di telepedaggio per mezzi pesanti a fine 2020. Nel corso dell'anno sono state avviate numerose trattative con altri Service provider e le conseguenti attività di test e validazione dei dispositivi da utilizzare sulle piste di esazione pedaggio dedicate.



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

Viabilità e traffico

Nel corso dell'esercizio 2020 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.

Sui tratti autostradali afferenti a quelli interessati dal cantiere per l’allargamento della A4 con la realizzazione della Terza Corsia, sono stati installati sistemi di presegnalazione allo scopo di incrementare gli standard di sicurezza stradale. Nella tabella seguente si riportano i dati di incidentalità registrati su tali tratti nel 2020, a confronto con quelli rilevati l’anno precedente.

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

Tratto S. Stino di Livenza – Allacciamento A4/A28 (direzione Trieste)			
	2019	2020*	Variazione
N° incidenti totali	36	21	-15
Tasso (per 100 mln di veicoli-chilometro) degli incidenti totali riferito al tratto	33,45	28,50	-4,95
N° Incidenti con coinvolgimento di veicoli pesanti	24	18	-6
Tasso (per 100 mln di veicoli-chilometro) degli incidenti con coinvolgimento veicoli pesanti riferito al tratto	22,30	24,43	+2,13
Tratto Allacciamento A4/A34 - Palmanova (direzione Venezia)			
	2019	2020*	Variazione
N° Incidenti totali	28	8	-20
Tasso (per 100 mln di veicoli-chilometro) degli incidenti totali riferito al tratto	36,19	14,61	-21,58
N° Incidenti con coinvolgimento di veicoli pesanti	17	4	-13
Tasso (per 100 mln di veicoli-chilometro) degli incidenti con coinvolgimento veicoli pesanti riferito al tratto	21,98	7,31	-14,67
Tratto Udine Sud – Allacciamento A4/A23 (direzione Allacciamento A4/A23)			
	2019	2020*	Variazione
N° Incidenti totali	21	15	-6
Tasso (per 100 mln di veicoli-chilometro) degli incidenti totali riferito al tratto	28,11	26,71	-1,40
N° Incidenti con coinvolgimento di veicoli pesanti	12	7	-5
Tasso (per 100 mln di veicoli-chilometro) degli incidenti con coinvolgimento veicoli pesanti riferito al tratto	16,06	12,46	-3,60

* 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 messo in atto quanto previsto dal “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” 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.

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 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.



Gli ausiliari della viabilità pattugliano l'autostrada

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

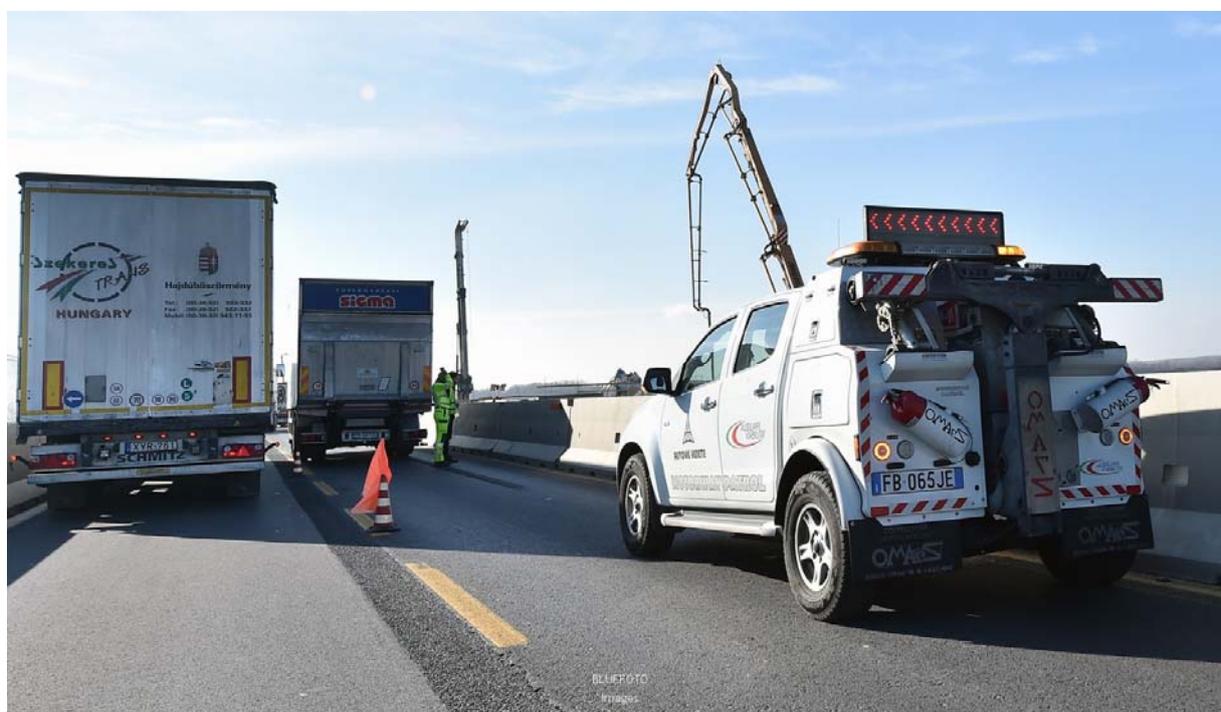
Nell'ambito dell'attività di analisi dei dati di traffico, di incidentalità e degli eventi traffico occorsi, oltre alle attività ordinarie (elaborazione delle previsioni di traffico per il periodo natalizio, estivo, elaborazioni di dati per la verifica di fattibilità dei cantieri, elaborazioni di dati su richiesta, ecc.) è stata realizzata una relazione annuale sull'incidentalità.

Durante il periodo di riferimento sono state predisposte n. 140 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. 1.692 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. 5.177, di cui n. 813 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 2020, sono state rilasciate n. 6.185 autorizzazioni (singole, multiple, periodiche) di cui 2.290 "attive" e 3.895 "passive". A tali tipologie di autorizzazioni vanno ad aggiungersi n. 68 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. 13.884 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 messaggi variabile.

Nella successiva tabella vengono riepilogati gli interventi, suddivisi per tipologia, effettuati dagli ausiliari alla viabilità nell'arco temporale compreso tra il 1° gennaio ed il 31 dicembre 2020:

TIPO INTERVENTO	NUMERO TOTALE
Incidenti	471
Assistenze tecniche ai Trasporti Eccezionali	519
Segnalazioni coda causa incidente	180
Segnalazioni coda per traffico intenso	251
Segnalazioni coda per lavori in corso	77
Segnalazioni coda per transito Trasporti Eccezionali	335
Rimozione ostacoli in carreggiata	1.900
Richieste soccorsi sanitari	22
Segnalazioni di soccorsi meccanici abusivi	3
Interventi per utenti contromano	24
Segnalazioni veicoli in avaria	2.260
Interventi per presenza animali vivi vaganti in autostrada	63
Segnalazioni veicoli abbandonati	65
Rimozione veicoli con forca idraulica in situazione di emergenza	53
Ispezioni programmate per verifica infrastrutture	920

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 per l'applicazione, qualora necessarie, delle procedure operative per le 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 attivo anche un piano d'emergenza da applicare 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 Venezia - Trieste

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 cordonate;
- risanamento di fossi di guardia e scarpate;
- manutenzione degli accessi di servizio, posa e ripristino segnaletica verticale;

- sfalcio erba presso i caselli autostradali e tutte le sedi aziendali;
- supporto ad attività manutentive interne.

Viabilità invernale

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

Per la stagione invernale 2020/2021 (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. 21 spargisale, n. 16 botti spargi liquidi (cloruro di calcio) e n. 107 lame sgombraneve (inclusi un vomere ed una turbofresa). Queste attrezzature sono montate su mezzi noleggiati da ditte esterne aggiudicatarie dei nuovi contratti ed alcune sui mezzi di proprietà della Concessionaria. A ciò si aggiungono, dislocati in "posti neve" a servizio di tutta la competenza n. 15 silos di cloruro di sodio (6 da 70 m³, 4 da 105 m³, 1 da 125 m³ e 4 da 200 m³), 2 silos di cloruro di calcio (da 105 m³/cd), n. 39 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.

Inoltre, sono stati acquistati 3 camion cassonati, che sono stati allestiti con spargisale da 9 mc. tutti di proprietà, formando una piccola flotta composta da 4 camion con spargisale da 9 mc. ed uno da 3 mc. per attività di trattamento preventivo da effettuare con personale interno.



Parco auto

Composizione del parco auto al 31 dicembre 2020	
Autocarri Pesanti (>35 Q.)	32
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
<i>Autovetture di proprietà</i>	19
<i>Autovetture a noleggio</i>	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.



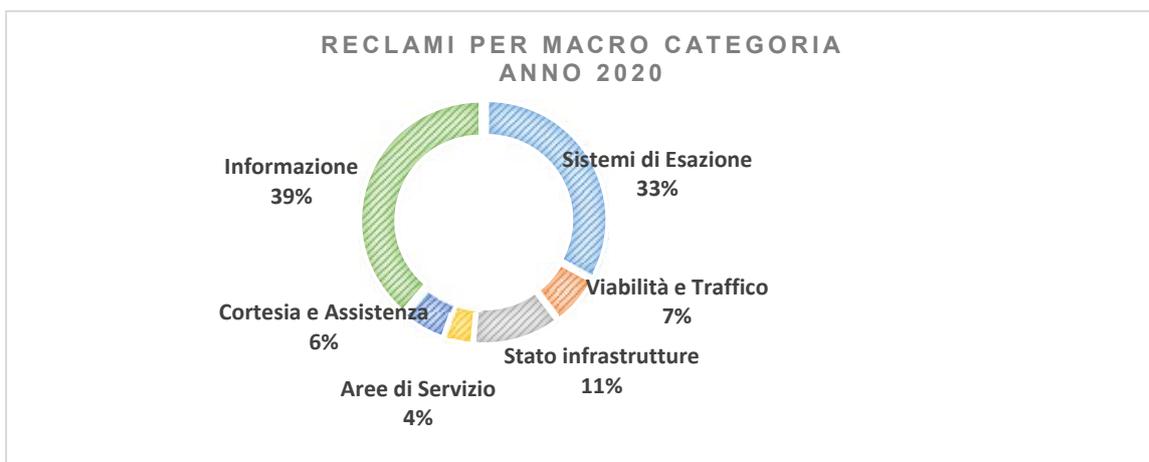
Pick up attrezzati con forche per il sollevamento dei veicoli



3.4 – L'INFORMAZIONE E LA COMUNICAZIONE

3.4.1 La gestione del reclamo e la Carta dei Servizi

Nel corso dell'esercizio 01.01.2020 – 31.12.2020 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 maggior numero di reclami ha riguardato l'informazione sullo stato dell'infrastruttura e gli eventi legati al traffico ed ai lavori (chiusure, deviazioni, limitazioni) collegati alla realizzazione della Terza Corsia della A4.

Uno dei punti di maggiore criticità che viene evidenziato nei reclami si riferisce 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.

È stata inoltre avviata un'attività di analisi dei commenti e delle segnalazioni registrate sui social media e i canali innovativi, in modo da poter rafforzare i messaggi trasmessi attraverso le pagine ufficiali della Concessionaria in base anche alle evidenze riscontrate tra reclami e messaggi diretti degli utenti autostradali.

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.

Con cadenza oraria, vengono prodotti dei notiziari aggiornati che sono messi a disposizione della clientela e di tutte le radio convenzionate. Inoltre i notiziari vengono aggiornati e diffusi anche in edizione straordinaria in caso di significative turbative al traffico.

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 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.

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.



3.4.3 La comunicazione istituzionale

La comunicazione continua a concentrarsi sulla gestione dei social media Facebook, Twitter, Instagram, YouTube soprattutto per quanto riguarda il traffico, i lavori in corso e la sicurezza stradale.

Una massiccia video-campagna di comunicazione è stata realizzata durante l'estate con più obiettivi: informare gli utenti sull'avanzamento dei lavori in corso e sull'impegno di Autovie Venete in merito alla tutela dell'ambiente; sensibilizzare gli automobilisti sul corretto utilizzo dell'autostrada e, infine, promuovere il territorio attraversato dalla rete.

Parimenti, l'attività informativa si è sviluppata anche utilizzando i canali tradizionali (quotidiani, periodici, emittenti radio-televisive, siti web di informazione) con comunicati stampa, servizi, articoli, spot e clip create ad hoc. Un lavoro avviato di pari passo con i cantieri e finalizzato a stabilire con i clienti, ma anche con le comunità locali di Friuli Venezia Giulia e Veneto, un canale di comunicazione che offra risposte chiare e dettagliate, illustrando modalità di intervento, complessità e vantaggi futuri dell'opera.

È proseguita inoltre la pubblicazione dell'house organ aziendale A-News che mette in risalto l'attività della Concessionaria e dei dipendenti ed è stata intensificata la pubblicazione di post sul blog "Qui Autovie" e sui canali social. L'obiettivo strategico è quello di riuscire a raggiungere il maggior numero di utenti possibile per informarli tempestivamente sulle condizioni del traffico e aggiornarli sull'avanzamento dei lavori nonché sensibilizzarli in materia di sicurezza stradale. Blog e social media consentono infatti di comunicare direttamente con gli utenti e di "ascoltare" la loro voce, i loro suggerimenti e le loro segnalazioni.

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

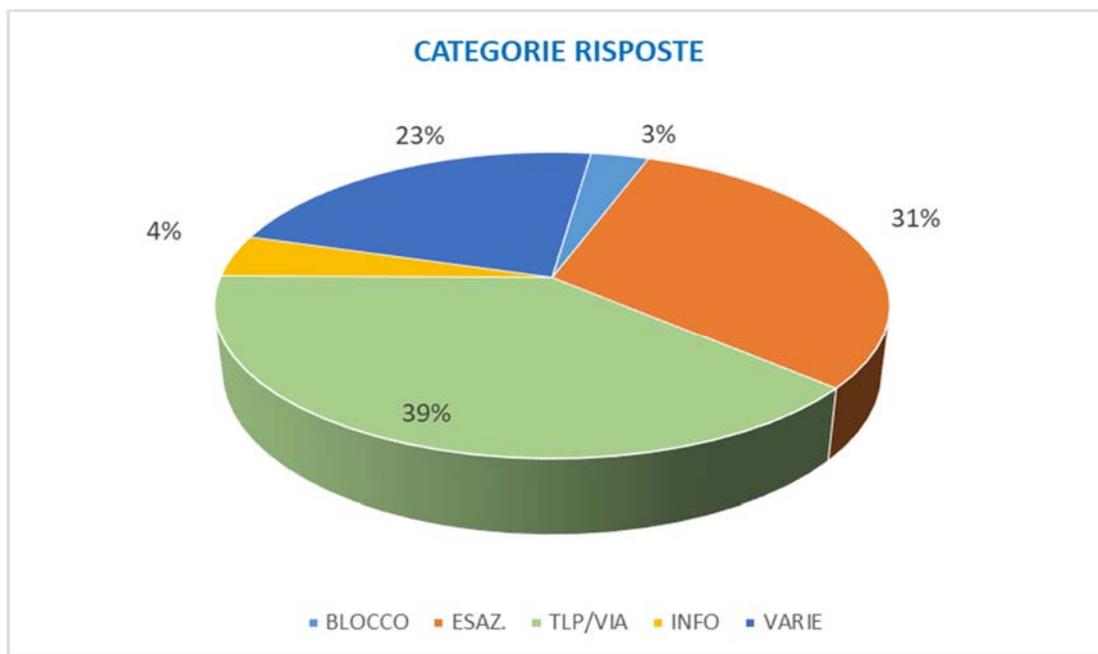
I Centri Assistenza Clienti, situati in prossimità dei caselli autostradali di Palmanova, Latisana, Venezia Est e Trieste-Lisert (quest'ultimo è situato presso l'area di servizio di Duino Sud), costituiscono i principali punti di distribuzione dei sistemi di pagamento automatici nonché di vendita ed 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° gennaio - 31 dicembre 2020 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.

Tutte le segnalazioni che giungono dalla clientela tramite i vari canali (modulo segnalazione sul sito, email servizioclienti@autovie.it, etc) vengono analizzate in maniera approfondita dagli operatori attraverso l'utilizzo degli appositi applicativi e successivamente vengono redatte le risposte da inviare ai clienti.

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





Per quanto concerne l'attività di Front Office, a causa delle misure adottate per il contenimento della pandemia da Covid-19, la stessa è stata sospesa nel corso del primo semestre del 2020, pertanto si registra un calo delle operazioni, comunque determinato anche dal notevole calo del traffico. Nella tabella che segue vengono riepilogate le operazioni eseguite nel corso dell'esercizio 1° gennaio – 31 dicembre 2020 presso i C.A.C. della Società:



ANNO 2020	TESSERE A SCALARE			TELEPASS "DIRFA" DM03TP61					TELEPASS "EUROPEO" DM30TE99					
				CONTRATTI			PRIMA	TLP	CONTRATTI			PRIMA	TLP	TLP
	€ 25,00	€ 50,00	€ 75,00	FAMILY	VIACARD	TWIN	CONSEGNA	SOSTIT.	FAMILY	VIACARD	TWIN	CONSEGNA	SOSTIT.	RITIRATI
GENNAIO	98	285	258	186	102	26	339	554	4	2	1	8	10	643
FEBBRAIO	83	256	221	146	116	22	319	483	3	0	0	4	8	724
MARZO	16	69	65	34	36	5	87	113	1	0	0	1	2	112
APRILE	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
MAGGIO	339	282	136	64	40	10	131	223	0	0	0	0	2	326
GIUGNO	68	244	215	178	74	34	320	562	4	3	0	7	9	583
LUGLIO	179	348	215	206	82	30	394	639	4	1	2	8	20	588
AGOSTO	70	237	183	265	77	41	395	758	4	1	1	9	14	620
SETTEMBRE	158	288	215	174	81	40	309	637	1	0	1	2	8	542
OTTOBRE	82	270	207	153	81	40	314	556	1	0	0	1	3	566
NOVEMBRE	49	188	169	136	69	23	249	349	4	1	0	6	7	483
DICEMBRE	97	137	126	124	55	27	231	407	1	0	0	1	9	517
TOTALE	1.239	2.604	2.010	1.666	813	298	3.088	5.281	27	8	5	47	92	5.704

Rispetto all'anno 2019, si registra una diminuzione dell'18,69% nelle vendite delle tessere a scalare. Tutte le operazioni relative agli apparati Telepass (contratti, sostituzioni, ecc.) hanno subito un crollo, in particolar modo per quanto riguarda i contratti di Telepass Europeo (-65,02%) e, nella complessità dell'attività primaria e correlata, si è rilevato un calo pari al 11,29%.

3.5 – LE AREE DI SERVIZIO

Aree di servizio affidate ai nuovi sub-concessionari

Nel corso dell'esercizio 2020 sono proseguite le complesse attività di verifica della conformità dei progetti-investimenti inerenti le ristrutturazioni/rifacimenti delle n. 15 aree affidate ai nuovi sub-concessionari. Le riqualificazioni programmate per l'anno 2020 hanno subito dei forti rallentamenti a causa dell'emergenza epidemiologica da Covid-19.

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.



Con determina del 07.01.2020 è stata avviata la procedura negoziata per l'affidamento della concessione in gestione dell'Area di servizio di Roncade Nord.

Sono stati pertanto invitati a presentare offerta n. 6 Operatori Economici ed entro i termini indicati nella lettera di invito sono pervenute n. 2 offerte. Il Responsabile Unico del Procedimento, in data 29.09.2020, ha approvato, quindi, l'aggiudicazione provvisoria in favore del concorrente Maglione S.r.l.

La subconcessione con la Ditta Tamoil Italia S.p.A. per la gestione dell'Area di servizio di Calstorta Nord è attualmente in proroga sino al 31.03.2021 e, al riguardo, si prevede una ulteriore proroga al fine di garantire la realizzazione dell'Area di servizio di Roncade Nord.

Attività di ispezione e controllo

Sono proseguite le attività ordinarie di monitoraggio e controllo della gestione delle Aree di servizio. Nel 2020 le visite ispettive attestate sono state pari a n. 998, con una media di n. 62 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 sub concessionari.

Il calo del traffico, conseguente alle misure di contenimento della pandemia da Covid-19, ha determinato una drastica diminuzione degli introiti delle Aree di servizio, pertanto, su richiesta dei sub concessionari e a seguito di quanto proposto dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, la Società ha riconosciuto, a titolo eccezionale e non replicabile, una riduzione dei *canoni di concessione per l'anno 2020* a fronte di quanto sancito negli Atti di Transazione, di cui alcuni in fase di sottoscrizione.

Per una maggiore disamina sull'impatto della situazione emergenziale Covid-19 nella gestione delle sub concessioni delle Aree di servizio si rinvia al paragrafo 7.5.2 della presente Relazione.

Nella tabella successiva viene effettuato un confronto tra i dati dell'anno 2019 e l'esercizio in esame.

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

	1° gennaio 2019 31dicembre 2019	1° gennaio 2020 31dicembre 2020	Variazione (L)	Variazione %
	27.120.113	16.429.217	-10.690.896	-39,42%

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

	1° gennaio 2019 31dicembre 2019	1° gennaio 2020 31dicembre 2020	Variazione (€)	Variazione %
	2.213.714	1.022.059	-1.191.654	-53,83%

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

	1° gennaio 2019 31dicembre 2019	1° gennaio 2020 31dicembre 2020	Variazione (€)	Variazione %
	33.126.306	18.840.098	-14.286.208	-43,13%

Aree di servizio - variazione delle ROYALTIES (in Euro)

Tipologia	1° gennaio 2019 31dicembre 2019	1° gennaio 2020 31dicembre 2020	Variazione (€)	Variazione %
"Oil"	1.825.712	1.005.597	-820.115	-44,92%
"No oil"	5.467.753	2.990.688	-2.477.065	-45,30%
"Altre"	498	600	102	20,46%
Totale	7.293.963	3.996.885	-3.297.078	-45,20%



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 avvenuto a decorrere dal 01.10.2020. A partire dal 01.12.2020 si è proceduto alla sospensione dell'esecuzione del contratto a causa dell'inoperatività degli impianti pubblicitari in considerazione dell'emergenza epidemiologica Covid-19.

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 l'adeguamento della pista trimodale X65 del Lisert e la riqualificazione delle piste manuali e degli impianti di esazione pedaggio con l'adozione di nuovi terminali di lavoro per l'operatore.

Per le attività connesse alla gestione della viabilità e del traffico si è provveduto a implementare il sistema sperimentale "Smart Road" in due tratte, di cui la prima con n. 12 antenne nel tratto compreso tra l'inizio competenza in A57 e lo svincolo di S. Donà di Piave, e la seconda con n°10 antenne in A28 nel tratto compreso tra l'inizio competenza, (intersezione con A27) e Pordenone.

Inoltre sono stati avviati i lavori e le forniture necessari alla realizzazione del "Sistema di rilevamento automatico degli eventi (AID)" in A4 nel tratto Venezia est – S. Donà di Piave.

Anche per quanto riguarda gli impianti elettrici e di illuminazione, sono proseguite, nel corso dell'esercizio, le consuete attività di manutenzione ordinaria, sia preventiva sia correttiva.

Tra i nuovi interventi effettuati, si evidenzia la sostituzione delle 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 il casello di Portogruaro.

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 (dalla progr. km 11+161 alla progr. 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*" effettuata a luglio 2020, consistita nella ricostruzione dell'intera linea di giunto sul Viadotto di attraversamento del canale Stradata e della Sp 56 lungo la Bretella di San Donà di Piave del cavalcavia di Svincolo di Villesse.

Nel mese di luglio 2020 è stato avviato il servizio per la "*caratterizzazione dinamica in real-time mediante analisi modale operativa (OMA) e identificazione del passaggio di trasporti eccezionali sul primo cavalcavia della SS 252 n° antisasso 1/A23*". Trattasi di uno studio innovativo e con una forte componente di ricerca sperimentale applicata che persegue una duplice finalità:

- l'osservazione continua del comportamento dinamico del ponte grazie a n. 8 sensori installati in maniera permanente sull'impalcato, che consente da un lato di caratterizzare lo stato di conservazione della struttura e dall'altro verificare la possibilità di un tale sistema di intercettare l'insorgenza di potenziali danneggiamenti già in stadi precoci;
- sfruttando il medesimo sistema di sensori, riuscire a intercettare e catalogare il passaggio di trasporti eccezionali determinandone il peso, la velocità e la direzione di transito attraverso l'analisi della risposta dinamica prodotta dalla struttura.

Nel corso dell'esercizio è entrata a regime la parte ispettiva del *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.

Pavimentazioni

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 10,00 km lineari (intera carreggiata) in A4, A23, A28 ed A34 è stata di circa 3,00 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 delle scarpate 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 10.000 m² di superficie rocciosa per una spesa al 31.12.2020 di circa 620.000 Euro.

Laboratorio Prove e Controlli

Nel corso dell'esercizio 2020, 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, ed ha gestito nel periodo di riferimento prove su materiali e tecnologie applicative per un numero complessivo di 1063 rapporti e schede commesse emessi in totale.

Nella fase conclusiva dei lavori di realizzazione del Terzo Lotto e nella prosecuzione della realizzazione delle opere relative al Secondo Lotto e Quarto Lotto sono state eseguite numerose prove di qualificazione delle fondazioni e sovrastrutture stradali con l'ausilio della macchina di prova triassiale rinnovata a inizio 2020 con l'acquisizione ed installazione di nuove componenti hardware e software. A partire dal mese di maggio 2020 sono state, inoltre, realizzate prove di assorbimento acustico delle pavimentazioni autostradali mediante strumentazione di nuova acquisizione che implementa la tecnologia "Adrienne" per l'indagine ed analisi degli spettri acustici di risposta delle superfici trafficate.



Nel corso dell'anno 2020 è proseguito il ciclo di prove sui manufatti autostradali con l'obiettivo di ampliare il database dei risultati di prove dinamiche e fornire, quindi, dati utili al monitoraggio delle strutture esistenti.

Sono state, inoltre, condotte le indagini annuali ad alto rendimento sulle corsie autostradali per la definizione degli indicatori di stato dell'intera rete autostradale.

3.8 – I SISTEMI DI PREVENZIONE E PROTEZIONE

Nel corso dell'esercizio sono proseguite le attività finalizzate al rispetto della normativa in materia di tutela della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro.

L'impatto dell'emergenza sanitaria Covid-19 ha comportato, ai fini della gestione della salute e sicurezza dei lavoratori della Società, nonché del loro benessere sociale e lavorativo, una serie di valutazioni dei rischi estesa alla specificità dei nuovi fattori di rischio introdotti dalla nuova pandemia, nonché l'applicazione di protocolli operativi, sia per le attività aziendali che per i cantieri.

La molteplicità di leggi, norme e regolamenti emessi dal Governo sotto forma di Decreti Legge, DPCM, Ordinanze del Ministero della Salute, FAQ, nonché le ulteriori specificità introdotte dalle Regioni in modalità Ordinanze, hanno chiesto un continuo monitoraggio e recepimento di tali atti sia a livello di Sistema di Gestione Integrato, nonché aggiornamenti continui dei documenti organizzativi e gestionali.

A fronte del DPCM del 23 febbraio 2020, la S.p.A. Autovie Venete, ha provveduto a redigere in prima Revisione un Piano di Gestione dell'Emergenza (per brevità PE) che ha lo scopo di individuare n° 4 fasce di "Emergenza" e le relative misure di prevenzione/protezione organizzative da adottare al fine di garantire e tutelare la salute dei propri lavoratori. Tale scelta è stata dettata dalla impossibilità al momento della stesura di valutare il nuovo rischio con la classica metodologia ($R=P \times G$) o attraverso le altre metodologie di valutazione del rischio, in quanto non vi erano dati storici utili per avallare e giustificare sia i livelli definiti di probabilità di accadimento del singolo rischio, sia le conseguenze ad esso correlabili, nonché infine gli scenari di rischio possibili. Contestualmente, è stato costituito in pianta stabile il "Gruppo Crisi Covid-19".

Il Piano viene revisionato ad ogni variazione legislativa internazionale, nazionale, regionale oppure ad ogni variazione organizzativa interna stabilita ed attuata al fine di ridurre la propagazione del virus e tutelare la salute dei propri lavoratori.

A seguito della sottoscrizione tra il Governo e le Parti Sociali del Protocollo Condiviso di data 14 marzo 2020, è stato costituito alla fine del mese di marzo 2020, il Comitato Covid-19. È stato redatto un Protocollo Aziendale di regolamentazione delle misure per il contrasto e il contenimento della diffusione del virus Covid-19 negli ambienti di lavoro e nei cantieri (per brevità Protocollo Covid-19), che si provvede ad aggiornare ad ogni variazione organizzativa e normativa. Il protocollo condiviso della S.p.A. Autovie Venete per i luoghi di lavoro e per i cantieri risulta essere parte integrante del Piano di Emergenza. Di seguito sono stati redatti e condivisi con il Comitato Covid-19 anche altri documenti aziendali specifici che recepiscono in maniera puntuale e tempestiva tutti i contenuti della normativa e li traducono sotto forma di misure operative per tutti i lavoratori e gli utenti/impresе terze.

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.



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 ISO 45001:2018 da Organismi di certificazione accreditati per lo specifico settore presso Enti di accreditamento che operano nel rispetto dei regolamenti EA e IAF.

Sul punto merita inoltre evidenziare che nel corso dei mesi di giugno, luglio e agosto 2020 si è provveduto ad elaborare l'aggiornamento (revisione 9) del Documento di Valutazione dei Rischi aziendale (di seguito 'DVR').

L'aggiornamento / revisione al documento, è stato effettuato secondo i dettami normativi del D.Lgs. 81/2008 e s.m.i. – Testo unico sulla salute e sicurezza sul lavoro avuto anche riguardo all'intervenuta individuazione del Datore di Lavoro, nella figura del Consigliere Delegato geom. Zorro Grattoni, giusta deliberazione del Consiglio di Amministrazione del 18 giugno 2020.

Nell'ambito della revisione del DVR aziendale sono state apportate modifiche e integrazioni alla precedente revisione dell'ottobre 2018 e, nello specifico, oltre ad essere recepite le modifiche organizzative e gestionali a seguito nuovo assetto aziendale si è proceduto ad una valutazione di nuove fattispecie di rischio (es.: rischio fulminazione, lavoro agile, etc.) e sono state attuate e recepite, dopo specifica analisi, una serie di azioni finalizzate a prevenire e contrastare la diffusione del Covid-19 nei luoghi di lavoro (rischio biologico correlato all'emergenza sanitaria Covid-19).

Si segnala, infine, con riferimento alla gestione delle attività amministrative della sorveglianza sanitaria in collaborazione con la struttura del Medico Competente, che 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 2020 è stato caratterizzato, nel particolare, dall'adozione di sistemi orientati a garantire l'affidabilità, la riservatezza e la disponibilità dei dati aziendali in ottemperanza al Regolamento UE 2016/679 (General Data Protection Regulation). Si segnala l'implementazione e l'aggiornamento dei processi core al sistema informativo aziendale nel contesto dell'emergenza Covid-19, anche in relazione alla necessità di utilizzo del lavoro agile su ampia scala.

Si riportano le principali macro attività:

- Evoluzione della piattaforma Data Center Infrastructure Management (DCIM) per il corretto utilizzo e funzionamento dell'intero ciclo di vita dei componenti: realizzazione di nuovi sistemi di accesso unificato con l'integrazione del tornello, controllo accessi, sensori e TVCC.
- Evoluzione dell'impianto di virtualizzazione Data Center VMware Data Center (allo stato attuale si contano 300 server virtualizzati).
- Realizzazione dell'impianto VDI (Virtualizzazione dei Desktop): configurazione delle postazioni utente da fisico a virtuale, condizione che ha permesso dal mese di febbraio di

usufruire dei servizi di Smart Working in azienda. Si specifica che le postazioni virtualizzate ad oggi sono 400. Potenziamento delle linee di comunicazione da e verso l'azienda.

- Evoluzione degli impianti di collaborazione con la configurazione e integrazione della piattaforma TEAMS e Cisco Webex (oltre 1.000 sessioni di collaborazione virtuali in sicurezza e rispetto Privacy): evoluzione impianto call manager VoIP.
- Messa in produzione del nuovo impianto Paghe e Presenze, con caricamento dei dati dall'attuale impianto Copernico Paghe e Presenze (in parallelo fino ai primi mesi del 2021).
- Aggiornamento delle postazioni tecnologiche aziendali: virtualizzate ulteriori postazioni (totalmente le postazioni virtuali sono oltre 400), configurazione di postazioni locali con soluzioni Thin Client ed ottimizzazione dei sistemi di stampa dipartimentali (rimozione delle stampanti A4 locali).
- Evoluzione degli impianti di backup delle informazioni con l'implementazione di nuovi modelli di storage presso il sito core Data Center Palmanova e replica presso il casello di Latisana.
- Evoluzione dei sistemi di autenticazioni al dominio aziendale: ottimizzazione dei processi di autenticazione al sistema informativo aziendale con l'adozione di nuove policy e metodologie di accesso nel rispetto del GDPR.
- Evoluzione dei processi rivolti alla sicurezza perimetrale con la rivisitazione di tutti i livelli di sicurezza: aggiornamento di oltre 3.000 profili utente e realizzazione di nuovi impianti anti intrusione e controllo accessi presso il Posto Manutenzione Portogruaro, Palazzina Direzionale Centro Servizi Palmanova, Palazzina Deposito Manutenzione Cessalto, Palazzina Centro Servizi Porcia, Palazzina TLC Bazzera, Lame Latisana e Ingressi Centro Servizi Palmanova (Controllo Accessi RFDI & TAG). Aggiornamento del software di gestione sia per i controlli accessi che anti intrusione (vedi nuova console centralizzata degli allarmi).
- Manutenzione ordinaria ed evolutiva degli impianti rivolti all'esercizio autostradale ed elaborazione dati pedaggio, nuove interfacce per lo scarico automatico di dati dalle piste, dei processi per il recupero del credito e delle sanzioni: non trascurabile il supporto per le procedure di Accreditamento SET, con lo sviluppo dei flussi informativi, processi VRS, distribuzione delle Chiavi DSRC di produzione, ecc.
- Evoluzione impianti di esazione pedaggio con realizzazione di nuovi postazioni MCR distribuite nei caselli autostradali.
- Evoluzione degli impianti di Infomobilità per garantire la pubblicazione delle informazioni sul traffico: vedi evolutive APP/Infoviaggiando, scenari Infopoint/Totem, sito e portali di comunicazione.

In collaborazione con il DPO sono state attuate attività compliance finalizzate a garantire la tutela della Privacy aziendale.

Si riportano le principali macro attività:

- Normalizzazione dei registri dei trattamenti delle varie direzioni, predisposizione delle lettere di nomina per Autorizzato al trattamento e di Amministratore di sistema, stesura della procedura Data Breach e consulenza alle Direzioni per la predisposizione delle misure da applicare al fine di garantire la sicurezza dei dati nei trattamenti effettuati dall'Organizzazione.
- Predisposizione del modello per la valutazione impatto rischi Privacy: istituzione delle pratiche per VIP (check list valutazione impatto Privacy).
- Audit ai processi core dei sistemi informativi: esecuzione PIA per il servizio Microsoft 365 Teams e formazione specifica Privacy per autorizzati ed Amministratori di sistema.

- Audit ai sistemi di videosorveglianza aziendale.
- Mappatura degli impianti e ambiti IT indispensabili per la definizione delle politiche di sicurezza IT: elaborazione e presentazione del regolamento per l'utilizzo degli strumenti informatici e telematici.



4 - LE ATTIVITÀ DI COFINANZIAMENTO E STUDI EUROPEI

Nel periodo di esercizio dal 01.01.2020 al 31.12.2020, in continuità con gli esercizi precedenti, Autovie Venete ha proseguito nello sviluppo di iniziative innovative nel settore dei Sistemi Intelligenti di Trasporto (Intelligent Transport Systems/ITS), cofinanziate dall'Unione Europea attraverso il programma Connecting Europe Facilities (CEF 2014-2020).

Sono proseguite le attività dei progetti già avviati in passato (Ursa Major, Crocodile, MedTIS, EU EIP, C-Roads Italy, FENIX). Nel 2020 è stata presentata ed approvata la proposta italiana di continuazione del progetto C-Roads Italy per lo sviluppo dei sistemi di comunicazione tra infrastruttura e veicolo, attraverso una rete di telecomunicazioni ibrida (Wifi e cellulare) per l'attivazioni di servizi avanzati di gestione del traffico e della guida assistita avanzata e dei sistemi collaborativi e interoperabili tra concessionarie.

Le attività previste di test su strada dei veicoli connessi che dovevano essere svolte da IVECO e Centro Ricerche Fiat con la collaborazione di TIM, sono state rimandate al 2021 per le limitazioni conseguenti al contenimento della diffusione del Covid-19, che hanno influenzato fortemente le iniziative internazionali e di sperimentazione su strada.

Sono proseguite anche tutte le attività per lo scambio e la 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.

Inoltre, sono stati erogati da parte della Commissione Europea a favore di Autovie Venete complessivamente Euro 181.090,93, per la partecipazione della concessionaria ai progetti MedTISII 2 (Euro 110.509,97), Ursa Major 2 (Euro 70.580,93) quale co-finanziamento per le attività svolte nei precedenti esercizi.



Progetto soggetto a contribuzione	MedTIS II	Ursa Major 2
N. Azione programma CEF - Connecting Europe Facility	2014-EU-TM-0588-W	2014-EU-TM-0365-W
Durata del progetto	2017-2020	2016-2020
Interim Financial Statement (costi consuntivati totali)	€ 871.713,55	€ 737.105,21
Periodo consuntivato (Interim Financial Statement)	2016-2017	2016-2017
Importi erogati al 31.12.2020	€ 110.509,97	€ 70.580,93

5 - LA GESTIONE AMMINISTRATIVA

5.1 – L'ORGANIZZAZIONE DEL PERSONALE

Situazione al 31 dicembre 2020

PERSONALE IN FORZA			
Qualifiche	31/12/2019	31/12/2020	Δ
Dirigenti	7	7	0
Quadri	27	26	-1
Impiegati	547	517	-30
Operai	41	39	-2
TOTALE	622	589	-33
di cui personale a t. i.	612	589	-23
di cui personale a t. d.	10	0	-10

La tabella evidenzia, rispetto alla fine dell'esercizio precedente, una riduzione di n. 23 unità del personale in forza a tempo indeterminato, generata da un numero rilevante di cessazioni del rapporto di lavoro per raggiunti i limiti di quiescenza e resa possibile dal dialogo costante con le RSA aziendali, volto ad affrontare e condividere il processo di ammodernamento sia tecnologico, sia organizzativo. Tale attività di accompagnamento al cambiamento attraverso una diversa distribuzione del personale e delle competenze, di cui si dirà al capoverso successivo, ha consentito di coglierne le opportunità di sviluppo dal punto di vista organizzativo aziendale, assorbirne massimamente le potenziali conseguenze in termini di esuberi, generando per converso coperture di nuove posizioni organizzative necessitanti.

La riduzione di n. 10 unità del personale in forza a tempo determinato è diretta conseguenza del ridotto ricorso ai lavoratori stagionali di esazione nell'esercizio in esame. Infatti l'emergenza epidemiologica da Covid-19 ha generato, su accordo con le RSA, l'utilizzo degli istituti contrattuali delle ferie e dei permessi, integrati dal ricorso alla Cassa integrazione guadagni Covid. Gli effetti di quanto sopra sono ricaduti massimamente sul personale stagionale di esazione, primo destinatario della copertura del servizio nei periodi di espansione del traffico estivo nonché della copertura delle assenze per ferie e/o permessi del personale a tempo indeterminato nei suddetti periodi.

5.1.1 Organizzazione aziendale e Commissario Delegato

Nel corso dell'esercizio in esame, con delibera del Consiglio di Amministrazione di data 18 giugno u.s. è stata introdotta nella struttura aziendale la Direzione Generale. Tale nuova strutturazione ha portato al trasferimento delle attività di Protocollo Societario e Segreteria di Direzione Generale e Presidenza in capo alla Direzione Generale e dell'ufficio dedicato alla Comunicazione, già in capo al Presidente, nell'ambito della Direzione Legale.

In riferimento al nuovo assetto organizzativo, con decorrenza 1° gennaio 2021 si segnala che nell'ambito della Direzione Legale vi è stato l'ulteriore assorbimento delle attività relative agli Espropri ed al Patrimonio nonché quelle di Supporto all'Autorità di Pubblica Sicurezza.

La gestione propria degli Impianti Tecnologici è stata demandata alla Direzione Tecnica, con contestuale riorganizzazione dell'assetto dei reparti e degli uffici dell'Unità Organizzativa, mentre la gestione e manutenzione degli impianti elettrici e termoidraulici è stata convogliata

verso la Direzione Esercizio richiedendo la strutturazione di una nuova Unità Organizzativa (Impianti elettrici e termoidraulici).

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 01.01.2020 – 31.12.2020 è stato necessario affrontare e condividere con le RSA sia l'intervenuta emergenza epidemiologica da Covid-19, sia l'ineludibile processo del cambiamento e dell'innovazione tecnologica al fine di poterli contestualizzare nell'ambito di Autovie Venete, di coglierne le opportunità di sviluppo dal punto di vista organizzativo aziendale ed assorbirne massimamente gli effetti sul versante del personale. Su tali basi la contrattazione aziendale di secondo livello ha generato una importante serie di accordi sindacali.

Di particolare rilievo, in quanto statuito con le parti sociali per far fronte all'emergenza epidemiologica da Covid-19 in connessione con la riduzione dell'attività lavorativa determinatasi ed al fine di emanare misure a sostegno del reddito, si segnala l'“accordo emergenza epidemiologica Covid-19, riduzione dell'attività lavorativa e misure a sostegno del reddito”.



Al fine di preservare i livelli occupazionali per il periodo interessato dall'emergenza sanitaria e per affrontare l'elevato calo del traffico e dei conseguenti ricavi da pedaggio, le Parti hanno condiviso l'ampio utilizzo degli istituti contrattuali delle ferie e dei permessi ed il ricorso, in seconda battuta, alla Cassa integrazione guadagni Covid. La Società pertanto ha presentato, nei termini di Legge, specifica domanda di ammissione al trattamento ordinario di integrazione salariale garantendo la rotazione del personale interessato al provvedimento al fine di evitare forme di sperequazione tra lavoratori ed attenuare per quanto possibile la ricaduta economica negativa sul reddito dei lavoratori coinvolti.

In riferimento a quanto sopra, seppur di natura prettamente operativa, si segnala l'accordo di data 24.03.2020 inerente la pianificazione dell'utilizzo del lavoro agile per tutte le attività che possono essere svolte a distanza nonché l'accordo di data 22.04.2020 “accordo temporaneo di redistribuzione turni del personale PTV di esazione per l'anno 2020/2021” operativo fino alla fine dell'emergenza epidemiologica, resosi necessario a causa della situazione traffico pregiudicata dall'emergenza sanitaria. Si è prevista la temporanea riduzione del numero dei turni assegnati al personale di esazione con contratto di tipo part time verticale durante il periodo dal 01/06 al 30/09 e la sua redistribuzione equa nei restanti mesi dell'anno.

Oltre a numerosi accordi intervenuti nel corso dell'esercizio inerenti il miglioramento dell'organizzazione e dell'operatività della Società, si segnala, per rilevanza, l'“accordo sull'anzianità aziendale” siglato in data 22 maggio 2020 con le RSA di CGIL, UIL, SLA e UGL volto a contenere gli effetti di un contenzioso potenziale sul tema del mancato riconoscimento di una diversa anzianità aziendale correlata allo svolgimento di pregressi rapporti di lavoro a termine intercorsi con la Società antecedentemente all'assunzione a tempo indeterminato. La Società, pur ritenendo di aver fino ad oggi correttamente operato e continuando a considerare infondate le richieste dei lavoratori ricorrenti, al solo fine di evitare un più lungo e oneroso contenzioso ha previsto la sottoscrizione di appositi verbali di conciliazione in sede sindacale. Tale pattuizione ha consentito la “pressoché” totale estinzione di ogni controversia

stragiudiziale e giudiziale in tema di anzianità di servizio. Infatti, residua un potenziale rischio limitato determinato dalla mancata adesione all'accordo da parte della Fit-CISL.

5.1.3 Contenzioso del lavoro

Nel corso dell'esercizio in esame sono stati promossi nei confronti della Società due nuovi contenziosi in materia di Diritto del Lavoro.

Un lavoratore ha 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. Il contenzioso si è aperto e chiuso nel corso dello stesso anno.

Un lavoratore ha adito il Giudice del lavoro per chiedere di dichiarare nullo, inefficace, ingiustificato, illegittimo e, comunque, di annullare il licenziamento per giusta causa disposto dalla Società nei suoi confronti e di reintegrarlo nel proprio posto di lavoro.

La Società ha promosso inoltre nei confronti di due lavoratori ricorso in Appello al fine di impugnare due sentenze pronunciate dal Tribunale di Trieste, sfavorevoli alla Società e aventi ad oggetto l'accertamento del diritto al riconoscimento dell'anzianità di servizio con riferimento al periodo di attività svolta in rapporti di lavoro a tempo determinato. Entrambi i contenziosi si sono aperti e chiusi nel corso dello stesso anno a seguito di atto transattivo.

La Società ha inoltre promosso ricorso in Appello avverso una sentenza del Tribunale di Trieste con la quale il Giudice aveva parzialmente accolto la domanda formulata da un dipendente che aveva adito il Tribunale per ottenere l'accertamento della presunta discriminazione di trattamento nei confronti degli impiegati a tempo parziale, rispetto ai lavoratori a tempo pieno con conseguente richiesta delle differenze economiche relative.

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

- un contenzioso mosso da quattro lavoratori che hanno presentato ricorso per il riconoscimento delle mansioni superiori e le relative differenze retributive;
- un ricorso in Cassazione promosso dalla Società 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 in esame sono stati n. 21 di cui tre, come sopra evidenziato, si sono aperti e chiusi nel corso dello stesso anno.

5.2 - LA FORMAZIONE DEL PERSONALE

L'emergenza determinata dal Covid-19 ha avuto un deciso impatto sulla gestione delle attività formative che, avuto particolare riguardo a quelle in presenza, sono state sospese da metà marzo a fine maggio 2020 prediligendo l'erogazione di corsi di formazione in modalità on line. Nel periodo successivo si è provveduto ad erogare tutti i corsi precedentemente sospesi, specie in materia di formazione obbligatoria.

Ciò nonostante, l'attività formativa posta in essere nel corso dell'esercizio è stata comunque significativa registrando complessivamente n. 196 corsi per n. 435 partecipanti e per un ammontare complessivo di n. 6.272,00 ore di formazione erogate. Tra le attività formative di maggior rilievo si ricorda la Formazione sulla sicurezza obbligatoria ex D.Lgs. 81/2008 e s.m.i. e sulla Privacy e Anticorruzione.

Per quanto attiene ai corsi dedicati al ruolo del RUP del Direttore Operativo, dell'Ispettore di cantiere e del Direttore dell'esecuzione del contratto negli appalti pubblici, è stato organizzato (parte in modalità a distanza) un evento formativo in house dedicato a quanti rivestono

all'interno della Società la funzione di RUP, DEC e alle Direzioni interessate.

La Società nel corso dell'esercizio ha inoltre fatto ricorso alla formazione finanziata tramite l'utilizzo dei Fondi Interprofessionali e presso le sedi della Società sono stati effettuati n. 2 tirocini curricolari tramite convenzione con l'Università degli Studi di Udine.

5.3 – IL SISTEMA DI GESTIONE INTEGRATO

L'anno di riferimento è stato fortemente condizionato dall'emergenza Covid-19, sia in termini di attività che di impegno/presenza delle risorse. Infatti, dal mese di marzo 2020 fino a dicembre 2020 le attività di monitoraggio e controllo dei processi, anche attraverso gli audit interni, sono state fortemente rallentate, principalmente presso i siti aziendali ed i processi ad essi collegati (caselli, posti di manutenzione).

È invece proseguita con continuità l'attività di aggiornamento della documentazione del sistema di gestione integrato a seguito delle modifiche organizzative e dei processi, nonché a seguito della riorganizzazione del luglio 2020.

Nel primo semestre dell'anno è stata completamente revisionata la metodologia di valutazione dei rischi / opportunità aziendali, implementando un sistema complessivo ed integrato di valutazione (servizio, ambiente, salute e sicurezza, ...) strutturati per processi aziendali definiti dal funzionigramma e singole attività / siti / Gruppi omogenei e impostando una attività di controllo e monitoraggio basata su indicatori di prestazione.

La metodologia dei sistemi di gestione è stata applicata fin dalla fine di febbraio 2020 per governare i nuovi processi legati all'emergenza Covid-19. È stato creato da subito uno specifico Piano di Emergenza al fine di gestire tutti i possibili scenari emergenziali, che si è dimostrato efficace anche a seguito delle evoluzioni normative, sia nazionali che locali.

Successivamente, in stretta collaborazione con l'RSPP aziendale, sono state create specifiche istruzioni ai lavoratori e relative infografiche interne per sensibilizzare e informare il personale sulle modalità di prevenzione, di igiene ed organizzative.

Nonostante la contrazione di alcune attività aziendali, nel mese di giugno 2020 è stato effettuato da parte dell'Ente di Certificazione l'audit di mantenimento delle certificazioni Qualità (9001), Ambiente (14001), Salute e Sicurezza sui luoghi di lavoro (18001) e Sicurezza dell'utenza stradale (39001) e di transizione dalla norma OHSAS 18001 alla ISO 45001. L'esito dell'audit è stato pienamente positivo, con alcuni spunti di miglioramento e due non conformità minori.

Dal mese di giugno 2020 è in atto un processo di revisione delle Analisi Ambientali in modo da aggiornare le stesse e allinearne il contenuto ai requisiti della ISO14001:2015.

Infine, da marzo 2020 e fino a luglio 2020, si segnala la partecipazione attiva al Gruppo di Lavoro AISCAT per la strutturazione e redazione del "Rapporto di Sostenibilità" AISCAT relativo al comparto autostradale.

5.4 – I SERVIZI LOGISTICI

Alla luce dell'emergenza epidemiologica in atto, le principali attività poste in essere hanno riguardato l'adeguamento degli ambienti di lavoro in conformità a quanto richiesto dalle disposizioni normative in merito a misure di distanziamento interpersonale, riorganizzando la logistica degli ambienti attraverso la fornitura e montaggio di scrivanie, mobili e pareti vetrate.

Per quanto riguarda l'utilizzo della sala Convegni di via Locchi 21/b a Trieste, la nuova installazione di impianti audio-visivi e l'apertura della linea WI-FI, ha potuto renderla

competitiva alle iniziative di carattere formativo e di natura convegnistica.

Nell'ambito di questo paragrafo, peraltro, si ritiene opportuno ricordare come il Consiglio di Amministrazione, nella seduta del 31 luglio 2018, nell'ottica di procedere ad una complessiva razionalizzazione delle strutture immobiliari, avesse deliberato di procedere all'acquisizione, al proprio patrimonio non devolvibile, di una porzione dell'edificio ubicato al terzo piano della Via Locchi e, contestualmente, di promuovere la più idonea procedura per poter giungere alla vendita dello stabile di proprietà ubicato sempre in Trieste, in Via Lazzaretto Vecchio.

Completato il trasferimento del personale presso la sede di via Locchi e a seguito dell'espletamento delle procedure finalizzate alla vendita dell'immobile in via Lazzaretto nonché previa verifica sulla congruità delle offerte economiche pervenute, nel mese di febbraio 2021, si è giunti all'individuazione dell'aggiudicatario.

5.5 – ASSICURAZIONI

Il portafoglio assicurativo di Autovie Venete nell'esercizio sociale 01.01.2020 – 31.12.2020 è così composto:

- copertura assicurativa della responsabilità civile ambientale – HDI Gerling – premio Euro 27.071,70;
- copertura assicurativa della responsabilità civile auto e rischi diversi – UnipolSai Assicurazioni – premio Euro 106.317,44;
- copertura assicurativa contro i danni accidentali ai veicoli – UnipolSai Assicurazioni – premio Euro 14.108,62, soggetto a conguaglio;
- copertura assicurativa contro i danni al patrimonio immobile e mobile – UnipolSai Assicurazioni – premio Euro 460.185,79, soggetto a conguaglio;
- copertura assicurativa della responsabilità derivante dall'esercizio delle attività istituzionali – UnipolSai Assicurazioni – premio Euro 412.253,13, soggetto a conguaglio;
- copertura assicurativa infortuni cumulativa – UnipolSai Assicurazioni – premio Euro 233.623,51, soggetto a conguaglio;
- copertura assicurativa della responsabilità civile Patrimoniale/Professionale – Lloyd's – premio Euro 41.573,89;
- copertura assicurativa della responsabilità civile Amministratori, Sindaci e Dirigenti - QBE Insurance – premio Euro 20.839,43;
- copertura assicurativa per la tutela legale penale – Roland – premio Euro 19.000,00;
- copertura assicurativa per la tutela legale patrimoniale – Roland - premio Euro 15.000,00.

Autovie Venete nel periodo in oggetto ha affidato a Poste Vita S.p.A., ai sensi dell'art.36, comma 2, lettera a), del D.Lgs. 50/2016 e s.m.i., il servizio di "copertura assicurativa collettiva temporanea caso morte ed invalidità totale e permanente a favore dei Dirigenti – periodo 01.01.20 – 01.01.2023", a fronte di un importo complessivo di Euro 28.224,00.

I premi assicurativi relativi all'esercizio 2020 ammontano ad Euro 1.359.381,51 al netto di eventuali conguagli corrisposti nel corso dell'anno ma riferiti ad annualità pregresse.

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

Il 21 dicembre 2017 è stato firmato il Protocollo d'Intesa tra il Ministero dell'Interno - Dipartimento della Pubblica Sicurezza Compartimento della Polizia Stradale Friuli Venezia

Giulia e Autovie Venete, che richiama l'iniziativa nazionale sostenuta dall'Associazione nazionale AISCAT e dal Ministero dell'Interno che punta alla riduzione del fenomeno di elusione del pagamento del pedaggio autostradale ed alla conseguente violazione dell'obbligo del pagamento dello stesso (art. 176, commi 11, e 21, del Codice della Strada). L'accordo ha come oggetto la "Sperimentazione per il piano nazionale di attività istruttoria e sanzionatoria in caso di pedaggio autostradale non corrisposto all'atto di uscita dall'autostrada".

Tale attività, avviata di fatto nel mese di febbraio 2018, è stata proceduralizzata 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.

Detta attività proseguirà anche nel corso dell'anno 2021.

A ciò si è affiancato il 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.

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

Nel corso dell'esercizio 2020 sono intervenute numerose modifiche al corpo normativo che regola gli appalti pubblici, sia nella fase di affidamento sia nella successiva fase di esecuzione. Ancorché la maggior parte di tali modifiche normative sono state introdotte dal legislatore nel tentativo di accelerare gli investimenti pubblici per mitigare gli effetti dell'emergenza epidemiologica in atto, esse non sempre hanno portato al risultato auspicato, mentre hanno certamente alimentato quella continua variabilità normativa che, impedendo di disporre di un quadro di riferimento stabile su cui tarare i processi aziendali, inevitabilmente incide sull'efficienza di tali processi.

La prima modifica normativa è rinvenibile nel D.L. 19 maggio 2020, n. 34, convertito con modificazioni dalla Legge 17 luglio 2020, n. 77, che all'art. 65 ha esonerato Operatori Economici e Stazioni Appaltanti dal versamento dei contributi di cui all'articolo 1, comma 65, della Legge 23 dicembre 2005, n. 266 all'Autorità nazionale anticorruzione, per tutte le procedure di gara avviate dalla data di entrata in vigore della norma e fino al 31 dicembre 2020. Lo stesso D.L. all'art. 207 ha inoltre elevato la percentuale dell'anticipazione da riconoscere all'appaltatore all'avvio della prestazione dal 20% sino al 30% dell'importo del contratto, e comunque "nei limiti e compatibilmente con le risorse annuali stanziare per ogni singolo intervento a disposizione della stazione appaltante".

Le modifiche più rilevanti, tuttavia, sono state introdotte dal D.L. 16 luglio 2020 n. 76, convertito dalla Legge n. 120 dell'11 settembre 2020. La maggior parte di queste modifiche, che riguardano tutte le procedure di affidamento di lavori, servizi, forniture e servizi tecnici per l'ingegneria e l'architettura, sia sotto che sopra soglia, hanno peraltro durata limitata al 31 dicembre 2021. Tra le principali novità intervenute, si segnala la completa revisione delle modalità di affidamento degli appalti sotto soglia (si ricorda che tali modalità erano state radicalmente revisionate solo un anno prima con il D.L. 18 aprile 2019, n. 32 e quindi, nuovamente, con la Legge di conversione 14 giugno 2019, n. 55), la possibilità di ricorrere alla procedura prevista dall'art. 63 del D.Lgs. 50/2016 s.m.i. per gli appalti sopra soglia strettamente correlati all'emergenza epidemiologica, la possibilità di ridurre i termini per la presentazione delle offerte, modifiche alle modalità di svolgimento delle verifiche antimafia e la possibilità di procedere sempre alla consegna in via d'urgenza.

Inoltre, l'art. 6 del D.L. 16 luglio 2020 n. 76 introduce, per gli appalti di lavori sopra soglia e fino alla data del 31 dicembre 2021, l'istituzione di un Collegio Consultivo Tecnico avente funzioni



di assistenza per la rapida risoluzione delle controversie o delle dispute tecniche insorte nel corso dell'esecuzione del contratto di appalto. Il Collegio è composto da tre o cinque componenti dotati di adeguata professionalità e qualificazione professionale individuati tra ingegneri, architetti, giuristi e economisti con comprovata esperienza pratica e professionale di almeno 10 anni nel settore di riferimento. Le determinazioni del Collegio hanno natura del lodo contrattuale previsto dall'art. 808-ter del codice di procedura civile, salvo diversa e motivata volontà delle parti.

Si ricorda, infine, che si è ancora in attesa del nuovo regolamento di esecuzione del Codice dei Contratti Pubblici, che il comma 27-octies dell'art. 216, introdotto dallo "sblocca cantieri" (D.L. 18 aprile 2019 n. 32, convertito con L. 14 giugno 2019, n. 55), disponeva fosse pubblicato entro la fine del 2019 e che avrebbe dovuto parzialmente sostituire le Linee Guida A.N.AC..

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 di forniture e servizi sopra la soglia comunitaria (attualmente pari a 214.000 Euro) sono state affidate nel periodo 1° gennaio – 31 dicembre 2020 un totale di n. 14 procedure di scelta del contraente, di cui 5 lavori, 2 forniture e 7 servizi, i cui dettagli sono riportati nelle tabelle e nei grafici seguenti. A tali procedure si aggiungono i 4 appalti di servizi affidati per conto del Commissario Delegato per l'emergenza dell'autostrada A4, per complessivi 2.043.566,16 Euro, non riportate nelle seguenti tabelle.

Nel corso dell'esercizio sono state inoltre 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 verifica della progettazione degli interventi di contenimento e abbattimento del rumore	100.859,49	54,99%	45.396,86	7	0	P.A.

Descrizione (segue)	Importo a base d'asta	% ribasso offerto	Importo di aggiudicazione	Imprese partecipanti	Imprese escluse	Tipo di gara
MANUTENZIONI - LAVORI						
Manutenzione triennale generale non programmabile delle pavimentazioni autostradali in Tagliamento. Sinistra Triennio 2019-2021	4.952.965,44	8,55%	4.545.267,56	2	0	P.A.

Lavori di risoluzione dell'interferenza tra la linea elettrica 132 kV Lancenigo - Sacile - Sostegni n. 113 e n. 114 - e la bretella di collegamento dell'Autostrada A28 con la S.S. n. 13 Pontebbana in loc. Cornadella	172.514,05	5,69%	163.158,89	1	0	P.N.
Lavori di manutenzione pluriennale delle barriere fonoassorbenti esistenti	200.000,00	12,34%	177.788,00	11	1	P.N.
Ripristino conservativo dei cavalcavia autostradali - Lotto A	1.997.598,62	5,43%	1.930.418,84	1	0	P.A.
Lavori di manutenzione edifici per interventi di impermeabilizzazione	210.000,00	23,93%	162.259,65	7	0	P.N.
MANUTENZIONI - FORNITURE						
Fornitura gas metano periodo 01.10.2020 - 30.09.2021	115.000,00	00,00%	115.000,00	1	0	P.N.
Fornitura energia elettrica anno 2021 - Accordo Quadro Consorzio Autostrade Italiane Energia	1.770.000,00	00,00%	1.770.000,00	1	0	P.N.
MANUTENZIONI - SERVIZI						
Servizio di spargimento cloruri ed eventuale assistenza tecnica sulla tratta Mestre-Portogruaro. - Lotto 8	514.703,13	32,44%	350.379,77	3	0	P.A.
Servizio di informazioni sul traffico	470.800,00	20,10%	376.169,20	2	0	P.A.
Accordo quadro, suddiviso in due lotti, per l'esecuzione di spazzamento, pulizia, raccolta rifiuti e diserbo su rete autostradale e relative pertinenze. Lotto 1 Interventi di spazzamento, pulizia e raccolta rifiuti	852.834,00	25,54%	635.840,03	3	1	P.A.
Accordo quadro, suddiviso in due lotti, per l'esecuzione di spazzamento, pulizia, raccolta rifiuti e diserbo su rete autostradale e relative pertinenze. Lotto 2 Interventi di diserbo	84.010,00	38,21%	53.136,32	1	0	P.A.
Servizi di telefonia mobile	225.000,00	7,25%	208.687,5	2	0	P.A.



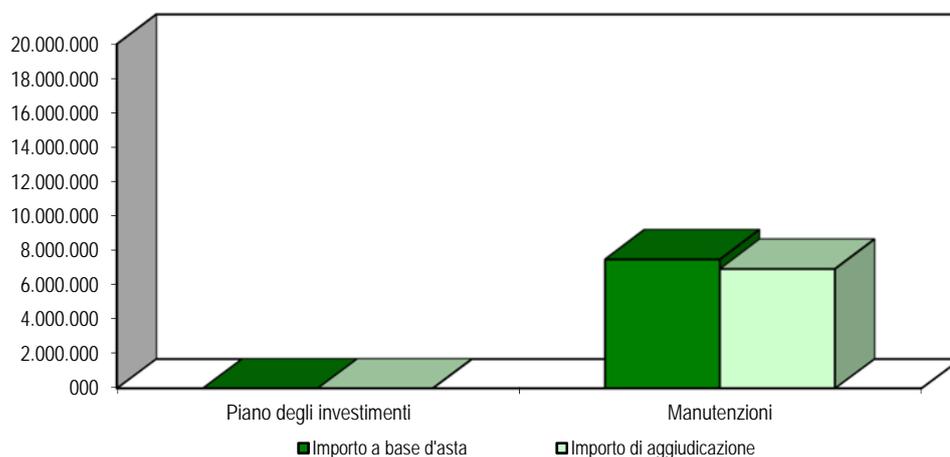
Servizio di raccolta incassi, trasporto valori e conta materiale prelevato, nonché interventi tecnici sulle casseforti e sulla casse	340.000,00	00,00%	340.000,00	1	0	P.N.
--	------------	--------	------------	---	---	------

L'importo a base d'asta indicato comprende anche gli eventuali costi della sicurezza che non sono soggetti a ribasso. In tal caso 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.

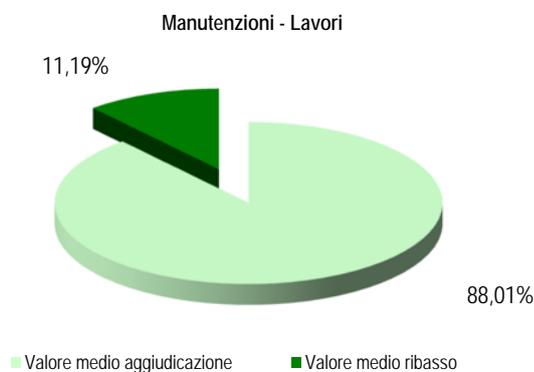
Legenda: P.A. = Procedura Aperta; P.N. = Procedura Negoziata; D.C. = Dialogo Competitivo.

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	5	7.533.078,11	6.978.892,94	1.506.615,62	11,19%
Totale	5	7.533.078,11	6.978.892,94		

La tabella riporta i dati riepilogativi dei lavori.



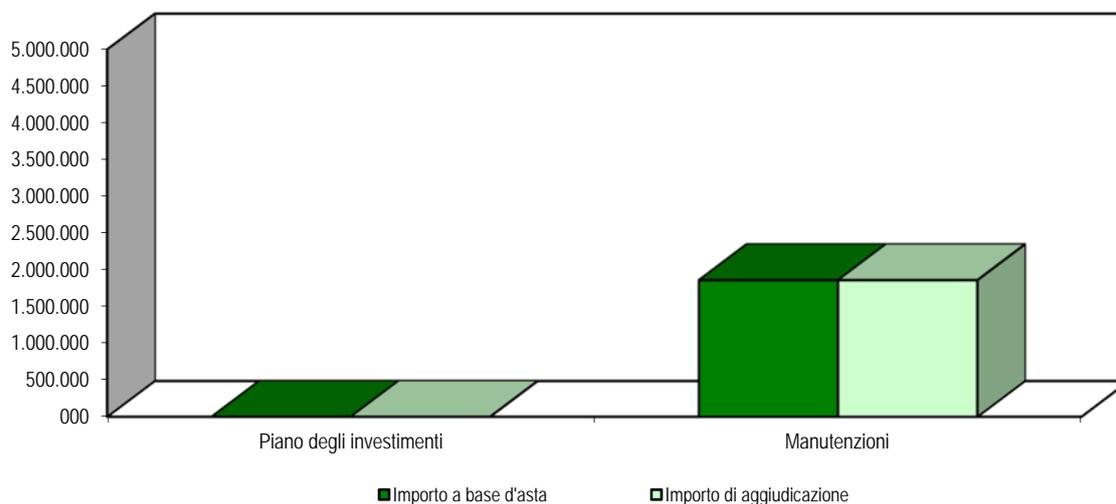
Il grafico riporta il confronto fra importi a base d'asta e importi di aggiudicazione dei lavori del piano degli investimenti e delle manutenzioni



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	2	1.885.000,00	1.885.000,00	927.500,00	00,00%
Totale	2	1.885.000,00	1.885.000,00		

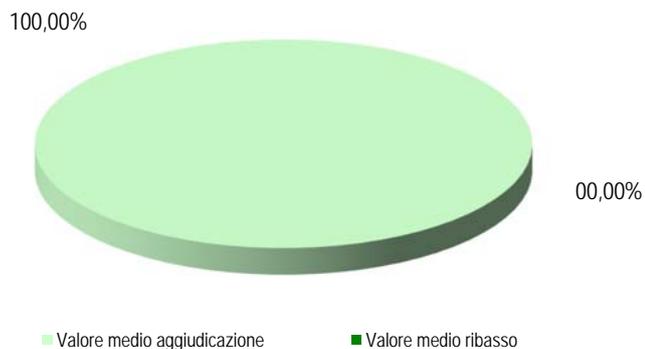
La tabella riporta i dati riepilogativi delle forniture delle manutenzioni



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



Manutenzioni - Forniture

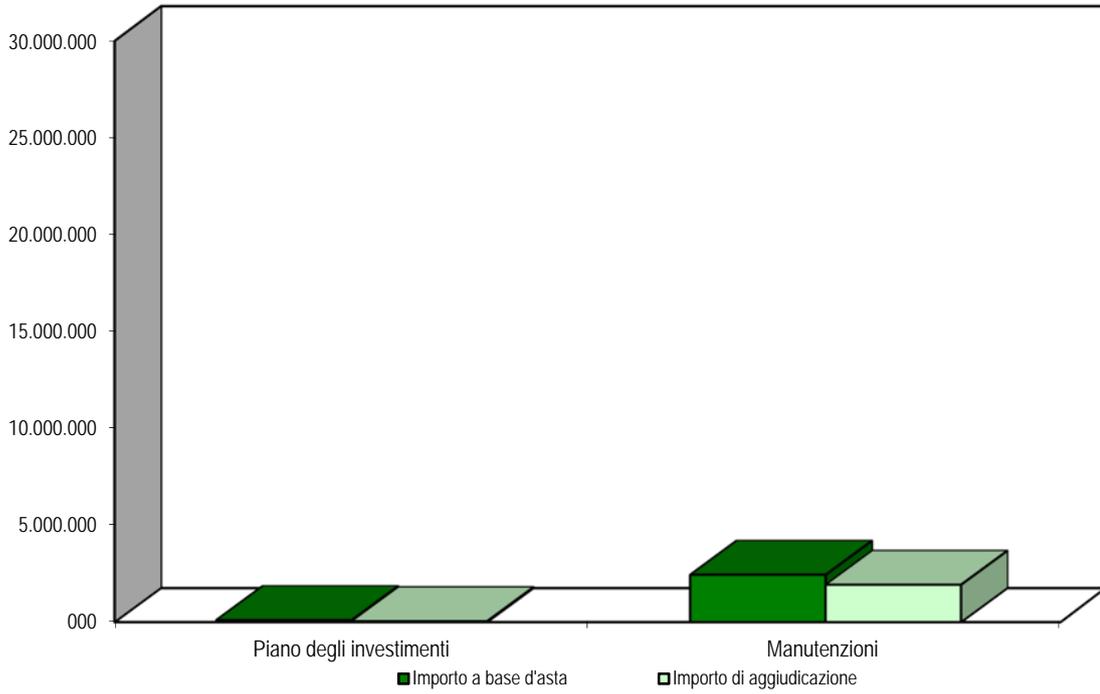


Il grafico riporta il confronto fra importi a base d'asta e importi di aggiudicazione delle forniture delle manutenzioni.

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	100.859,49	45.396,86	100.859,49	54,99%
Manutenzioni	6	2.487.347,13	1.964.212,82	414.557,86	21,03%
Totale	7	2.588.206,62	2.009.609,68		

La tabella riporta i dati riepilogativi dei servizi.

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

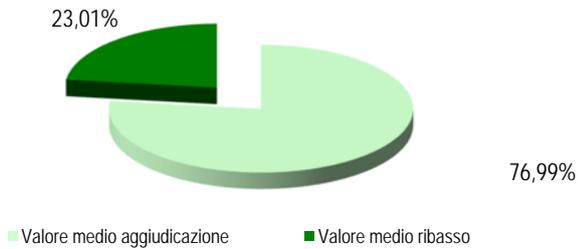


Piano degli investimenti - Servizi



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

Manutenzioni - Servizi



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

Le procedure di affidamento sotto soglia.

Le Procedure Negoziate sotto Soglia riguardano le procedure di affidamento di lavori per importi inferiori a 150.000 Euro, di servizi attinenti l'architettura e l'ingegneria per importi inferiori a 100.000 Euro e di forniture e servizi per importi inferiori alla soglia Comunitaria (attualmente pari a 214.000 Euro). Nel corso dell'esercizio 2020 sono state gestite un totale di n. 237 procedure di scelta del contraente, per complessivi 6.240.765,33 Euro affidati. Il numero di affidamenti concluso nell'esercizio è inferiore a quello degli esercizi precedenti a causa dell'emergenza epidemiologica che ha comportato un generale rallentamento delle attività, in particolare nei mesi iniziali dell'emergenza.

Come già anticipato, il D.L. 16 luglio 2020 n. 76, convertito dalla Legge n. 120 dell'11 settembre 2020, è pesantemente intervenuto sulla normativa che regola le procedure di affidamento sotto soglia. È stato quindi necessario intervenire nuovamente sulle procedure aziendali, modificandole per renderle coerenti con la nuova normativa.

La procedura della Valutazione Comparativa Preventivi (V.C.P.), che a seguito di tale modifica normativa ha visto ampliare il campo di utilizzo, ha consentito di ottenere uno sconto medio del 21,79% sull'importo presunto posto a base della procedura.

La Società dispone di un elenco fornitori attivo dal 28 febbraio 2017 ed utilizzato per gli appalti di forniture e servizi. L'elenco fornitori è suddiviso in categorie merceologiche e, al 31 dicembre 2020, contava 695 operatori economici iscritti. L'elenco fornitori è in continua implementazione ed è utilizzato per individuare gli operatori economici da consultare per le procedure di affidamento sotto soglia. 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.



5.8 – GLI AFFARI LEGALI

Attualmente la Società risulta coinvolta in n. 29 contenziosi, di cui n. 9 in sede civile, n. 7 in sede amministrativa e n. 13 in sede tributaria, mentre, quanto ai contenziosi penali, non si evidenziano procedimenti di rilievo.

Tale dato consente di confermare quanto già evidenziato nel corso dei precedenti esercizi sociali in merito alla generalizzata tendenza ad un calo complessivo delle controversie; il *trend* risulta riconducibile da un lato ad un generale atteggiamento di maggior cautela/diffidenza rispetto all'opportunità di utilizzare l'azione giudiziaria quale strumento di tutela concreta dei propri diritti/interessi, in ragione degli elevati costi, dei tempi e dei rischi connessi all'alea dei giudizi e, dall'altro al calo generalizzato delle attività produttive e commerciali intervenuto nel periodo di c.d. *lock down*, cagionato dall'emergenza epidemiologica globale tutt'ora in atto.

Vale la pena segnalare, inoltre, che in relazione all'ultimo esercizio sociale risulta essersi ulteriormente consolidato 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 evidenzia un sensibile incremento delle vertenze tributarie, riconducibili, in particolare, a due peculiari fattispecie: in *primis* quelle afferenti a cartellonistica di varia natura esposta lungo le tratte gestite dalla Società che, se pur di trascurabile intrinseco impatto economico, appaiono sintomatiche del rinnovato tentativo, da parte dei soggetti concessionari per la riscossione dell'imposta comunale sulla pubblicità e sulle pubbliche affissioni, di assoggettare a tassazione mezzi divulgativi che, di per sé, risulterebbero privi del presupposto fondante l'imposta; in secondo luogo, quelle relative al più recente tentativo di assoggettare alla Tassa sulle Occupazioni Spazi ed Aree Pubbliche gli

attraversamenti autostradali soprastanti e/o sottostanti aree pubbliche site nei territori comunali su cui insistono le tratte assentite in concessione. Tale ultima peculiare casistica, potenzialmente impattante a livello economico per l'intero comparto autostradale nel caso in cui venissero a concretizzarsi precedenti giurisprudenziali negativi sul tema, nel corso dell'ultimo anno ha altresì assunto una propria autonoma valenza economica diretta per la Società, in ragione della rilevanza degli importi richiesti in pagamento - da parte di uno specifico Ente riscossore per conto di svariati Comuni delle Regioni Friuli Venezia Giulia e Veneto - rispetto a plurime fattispecie interferenti con le tratte autostradali in gestione ad Autovie Venete.

Infine, analizzando la ripartizione delle varie controversie e raggruppando le stesse in ragione della rispettiva materia del contendere, si rileva come anche rispetto all'esercizio sociale 2020 non si rinvencono concentrazioni del contenzioso su particolari fattispecie, dato che consente di evidenziare una sostanziale assenza di particolari patologie gestionali.

Di seguito la descrizione delle principali vertenze.

5.8.1 Contenziosi civili, amministrativi, penali e tributari

Contenziosi civili

Contenziosi civili pendenti

Contenziosi 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 disponeva 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. All'esito di tale decisione e della conseguente nomina del C.T.U., veniva dato avvio alle operazioni peritali nelle cui more veniva esperito un tentativo di conciliazione tra le parti. Posto che tale tentativo risultava infruttuoso, il consulente designato proseguiva la propria attività addivenendo al deposito, in data 11.11.2020, della perizia di stima con cui veniva definito il valore delle partecipazioni dei singoli soci, sia in riferimento all'anno 2014, sia rispetto all'anno 2019, come richiesto dal quesito del Giudice. Ragionevolmente la sentenza definitiva interverrà entro il corrente esercizio sociale.



Contenziosi derivanti da sinistri stradali

La Società risulta convenuta in n. 2 contenziosi promossi da parte di utenti al fine di ottenere il risarcimento dei danni patiti, a vario titolo, in considerazione di 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.

Contenziosi inerenti recupero di crediti

Risultano attivi n. 3 contenziosi finalizzati ad ottenere il recupero di crediti di varia natura. Tra tali vertenze quella maggiormente degna di rilievo risulta individuabile in un recupero credito promosso nei confronti di Immobiliare Arco S.r.l. e relativo a canoni inevasi, previsti da una convenzione avente ad oggetto la realizzazione di un manufatto stradale in attraversamento al raccordo stradale Villesse - Gorizia, rispetto al quale la Società, stante il fallimento del creditore, ha provveduto all'insinuazione nel passivo della procedura.

Ulteriori contenziosi

Sono infine pendenti, in sede civile, ulteriori 3 contenziosi.

 Il primo 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.

Il secondo afferente la citazione in giudizio dell'impresa esecutrice dei lavori di costruzione della variante della S.P. 41 di Pianzano, promosso dalla Società al fine di vedersi risarciti gli oneri sostenuti per il ripristino di una serie di ammaloramenti alla pavimentazione viaria emersi nel corso degli anni e riconosciuti come riconducibili a difetti costruttivi in sede di preventivo procedimento di Accertamento Tecnico Preventivo.

Il terzo ed ultimo inerente ad una citazione in opposizione, promossa da Autovie Venete, a fronte di un decreto ingiuntivo notificato da parte di una società gestrice di un Gasdotto interferente con le tratte autostradali in concessione al fine di vedersi riconosciuti taluni costi relativi allo spostamento di un tratto di condotta intervenuto su indicazione della Società.

Si segnala, infine, la probabile prossima attivazione di un procedimento di Accertamento Tecnico Preventivo che la Società dovrà, presumibilmente, intraprendere al fine di accertare la sussistenza di vizi costruttivi rispetto a talune rampe di accesso alla viabilità autostradale site in comune di Marcon, attualmente in gestione ad Autovie Venete - ma realizzate da parte di soggetti terzi - e rispetto alle quali risultano emersi alcuni ammaloramenti oggetto di attento monitoraggio.

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, pendente sin dal lontano 1995 a seguito dell'iniziativa promossa da parte della ditta Cesa Engineering - titolare di taluni terreni oggetto di procedura espropriativa finalizzata alla realizzazione del Lotto 26 (tratto Pordenone-Conegliano) - al fine di ottenere 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, risulta al momento definita con apposita sentenza da parte della Corte di Cassazione. Con tale pronuncia la Suprema Corte ha sancito l'accoglimento dell'appello promosso da Cesa Engineering al fine di ottenere la cassazione della sentenza di secondo grado, parzialmente sfavorevole per Autovie Venete, con cui era stata riconosciuta all'attrice un'indennità aggiuntiva rispetto a quella originariamente prevista, ma di entità notevolmente inferiore rispetto a quella oggetto della domanda; poiché, peraltro, con tale pronuncia la Suprema Corte ha altresì disposto il rinvio della causa alla Corte d'Appello, è ragionevole ipotizzare che la ricorrente procederà a dare nuovo impulso al contenzioso nel caso in cui non venga trovata una composizione in via transattiva della vertenza.

Quanto al secondo, trattasi di un procedimento per Accertamento Tecnico Preventivo promosso dalla Società al fine di acclarare la sussistenza e le cause scatenanti di taluni ammaloramenti riscontrati sulla pavimentazione del raccordo autostradale A34 Villesse – Gorizia. Tale iniziativa si è conclusa con esito positivo per Autovie Venete, in considerazione dei contenuti della perizia del CTU designato che - sostanzialmente confermando gli esiti della precedente analoga procedura promossa rispetto ad ulteriori tratte dell'opera ammalorate, conclusasi con una perizia favorevole - riconosceva 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. In esito al procedimento è stato promosso, da parte della compagnia di assicurazione dell'impresa, un tentativo di conciliazione in via stragiudiziale della vertenza, tutt'ora *in fieri*.

Il terzo ed ultimo, anch'esso avente ad oggetto un procedimento di Accertamento Tecnico Preventivo, promosso a seguito dell'improvvisa rottura di un tubolare dell'impalcato metallico sul ponte del fiume Torre 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 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, risulta parimenti essersi definito in senso favorevole alla Società, in ragione della perizia con cui il CTU designato acclarava l'assenza di responsabilità in capo ad Autovie Venete ed accertava, al contempo, la riconducibilità del cedimento all'utilizzo di materiale non conforme da parte di Omba Impianti Engineering.

Contenziosi amministrativi

Contenziosi amministrativi pendenti

Contenziosi con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ora Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili

I contenziosi promossi da Autovie Venete avverso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - ora Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili - tutt'ora in essere risultano complessivamente n. 4. I primi due relativi all'impugnazione dei Decreti che non hanno riconosciuto il richiesto adeguamento tariffario rispettivamente per l'anno 2019 e per l'anno 2020; i secondi due, particolarmente degni di nota, risultano in realtà inquadrati in un unico procedimento, iniziato con l'impugnazione del provvedimento ministeriale di data

05.02.2020 con cui venivano trasmessi alla Società i criteri per la determinazione del valore dei cespiti devolvibili ai fini della quantificazione dell'indennizzo da subentro e, in seguito, proseguito con un ulteriore Ricorso per motivi aggiunti promosso al fine di ottenere l'annullamento del successivo provvedimento Ministeriale di data 26.01.2021, con cui veniva comunicato il valore netto dei cespiti devolvibili riconosciuto da parte del Concedente ai fini della quantificazione dell'indennizzo da subentro, applicando una cospicua riduzione, in diminuzione, rispetto ai conteggi presentati dalla Società. La rilevanza di tale procedimento, attualmente pendente innanzi al competente Tribunale Amministrativo Regionale del Lazio, risulta riconducibile ai potenziali effetti negativi che i provvedimenti impugnati potrebbero comportare, da un lato sotto il profilo del possibile mancato riconoscimento di importanti costi già sostenuti dalla Società in riferimento alle opere realizzate nel rispetto della Convenzione di Concessione e, dall'altro, in relazione alla procedura di trasferimento della Concessione medesima.

Ulteriori contenziosi

Risultano infine pendenti, in sede amministrativa, n. 3 ulteriori contenziosi di diversa tipologia, di cui il più rilevante concernente 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. Si segnala, inoltre, la pendenza di un ricorso innanzi al Consiglio di Stato promosso da parte di una Società al fine di ottenere l'annullamento dei provvedimenti con cui veniva, rispettivamente, concessa l'autorizzazione con prescrizioni e negata l'autorizzazione in sanatoria, rispetto all'installazione di talune insegne - avvenuta in violazione alla normativa vigente di cui al Codice della Strada - apposte su un edificio commerciale sito in prossimità delle tratte autostradali assentite in concessione. Tale procedimento ha trovato una definizione in primo grado con sentenza favorevole per la Società, oggetto di successiva impugnazione da parte della ricorrente.

Contenziosi amministrativi chiusi

Risultano conclusi nel corso dell'esercizio sociale tre procedimenti degni di nota.

Il primo, promosso avverso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ed avente ad oggetto l'impugnazione del Decreto che non riconosceva il richiesto adeguamento tariffario relativamente all'anno 2014, è stato oggetto di doverosa rinuncia a seguito dell'intervenuta approvazione del II° Atto Aggiuntivo alla Convenzione di Concessione, sottoscritto con l'Ente Concedente. Il secondo, promosso da Bennet S.p.A. relativamente a talune insegne installate su un proprio centro commerciale visibili dall'adiacente tratta autostradale, conclusosi con sentenza dichiarativa dell'improcedibilità dell'impugnazione a seguito dell'intervenuta rimozione, da parte della ricorrente, delle insegne abusive installate. Il terzo ed ultimo, concernente 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, e 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, conclusosi con sentenza sfavorevole.

Contenziosi tributari

Contenziosi tributari pendenti

Contenziosi in materia di Tassa sulle Occupazioni Spazi ed Aree Pubbliche (TOSAP)

Risultano complessivamente pendenti n. 6 contenziosi promossi avverso svariati avvisi di accertamento notificati alla Società, da parte dei competenti Enti riscossori, aventi ad oggetto l'assoggettamento alla Tassa sulle Occupazioni Spazi ed Aree Pubbliche (TOSAP) di taluni attraversamenti autostradali soprastanti/sottostanti aree pubbliche; quattro di tali controversie, attualmente pendenti innanzi alle competenti Commissioni Tributarie Provinciali e promosse avverso STEP S.r.l. - in qualità Ente incaricato per la riscossione nei comuni di Cinto Caomaggiore, San Stino di Livenza, Pozzuolo del Friuli e Portogruaro - risultano complessivamente di maggior rilievo in ragione della valenza economica delle pretese impositive avanzate dalla controparte. Si segnala, peraltro, che rispetto ad ulteriori atti impositivi notificati da parte della medesima STEP S.r.l. in relazione ai comuni di Gorizia e Tavagnacco, a seguito di apposita iniziativa della Società, motivata dalla erronea individuazione della competenza rispetto ai manufatti oggetto d'imposizione, l'Ente riscossore ha attualmente provveduto a sospendere, in via di autotutela, gli avvisi di accertamento notificati.

Contenziosi in materia di imposta comunale sulla pubblicità e diritti sulle pubbliche affissioni

La Società ha promosso complessivamente n. 6 ricorsi avverso avvisi di accertamento inerenti l'imposta comunale sulla pubblicità e sulle pubbliche affissioni, aventi ad oggetto il tentativo di assoggettare a tassazione mezzi divulgativi che, di per sé, risulterebbero privi del presupposto fondante l'imposta; cinque di tali contenziosi sono attualmente pendenti in grado d'appello e rispetto ad essi risultano degni di nota quelli inerenti a talune insegne presenti sulla palazzina del Centro Servizi della Società sita in Palmanova, rispetto ai quali si sono registrate, nel corso dei precedenti esercizi, due pronunce favorevoli in primo grado a fronte di altrettante pronunce di segno diametralmente opposto.

Non si rilevano ulteriori contenziosi degni di particolare nota né pendenti né definiti nel corso dell'esercizio sociale.



5.8.2 Contenzioso relativo alle attività commissariali

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

Contenziosi pendenti

In capo al Commissario Delegato non risulta pendente alcun contenzioso essendosi favorevolmente conclusi, nei primi giorni dell'anno 2020, innanzi alla Corte di Cassazione, per il Commissario Delegato ed Autovie Venete, gli unici n. 2 contenziosi in essere afferenti alla materia espropriativa (nella fattispecie, si fa riferimento ai due giudizi promossi dal sig. Fighera Girolamo).

5.9 – LA GESTIONE ECONOMICA E FINANZIARIA

5.9.1 La gestione economica

Il conto economico dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2020 riporta una differenza tra valore e costi della produzione di 17,9 milioni di Euro.

Il valore della produzione, nel periodo sopraccitato, è risultato pari a 204,0 milioni di Euro. A tale risultato hanno contribuito, principalmente, le seguenti componenti:

- i ricavi delle vendite e delle prestazioni pari a Euro 158,7 milioni;
- la variazione negativa dei lavori in corso su ordinazione per 0,01 milioni di Euro;
- gli altri ricavi e proventi pari a 45,3 milioni di Euro.

I costi della produzione ammontano a 186,0 milioni di Euro. Nell'ambito di tale voce, si segnalano:

- i costi per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci per Euro 2,7 milioni;
- i costi per servizi per 34,0 milioni di Euro;
- i costi per godimento di beni di terzi per 1,2 milioni di Euro;
- i costi del personale per 52,8 milioni di Euro;
- gli ammortamenti e svalutazioni per 59,3 milioni di Euro;
- la variazione negativa delle rimanenze di materiali di manutenzione e consumo per 0,22 milioni di Euro;
- gli accantonamenti per rischi per 10,8 milioni di Euro;
- la variazione del fondo di ripristino e sostituzione pari a 1,6 milioni di Euro;
- gli oneri diversi di gestione per 23,8 milioni di Euro.

Le spese per manutenzioni, ripristini e sostituzioni, comprese nei costi della produzione, ammontano a 16,4 milioni di Euro, nell'esercizio è stato effettuato un accantonamento al fondo di ripristino e sostituzione per 15,9 milioni di Euro ed un suo utilizzo per 14,3 milioni di Euro pari alla sua consistenza iniziale.

Il risultato della gestione finanziaria risulta negativa per 2,48 milioni di Euro.

Le rettifiche di valore di attività finanziarie hanno portato a un saldo positivo di 0,74 milioni di Euro.

L'utile prima delle imposte è pari a 16,2 milioni di Euro e le imposte del periodo ammontano a 1,0 milioni di Euro.

L'utile netto d'esercizio è risultato pari a 15,2 milioni di Euro.

Come emerge dai dati sopra esposti, al risultato d'esercizio ha contribuito in modo rilevante la voce "altri ricavi e proventi" la cui elevata consistenza risulta giustificata in particolare dalle seguenti due componenti.

Come già ricordato in precedenza, dall'esercizio 2015/2016, tenuto conto della scadenza della concessione (avvenuta il 31 marzo 2017), la Società ha ritenuto 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. A seguito della consistente riduzione dei ricavi da pedaggio generata dall'emergenza epidemiologica, nell'esercizio 2020 i costi ammessi consuntivati sono risultati eccedenti gli introiti da pedaggio con conseguente riduzione dell'importo accantonato negli



esercizi precedenti per Euro 19.419.200. Tale importo è confluito appunto nella voce A5 del conto economico “altri ricavi e proventi”.

Nel corso dell’esercizio sono stati formalizzati gli “atti ricognitori” relativi a n. 9 Aree di servizio a seguito dei quali è stato sancito il passaggio di proprietà delle aree dagli uscenti gestori, non più titolari del rapporto di subconcessione, ad Autovie Venete. A seguito di un tanto e tenuto conto della prassi contabile di settore supportata sotto l’aspetto fiscale dalla risposta a specifico interpello presentato dalla società Autostrada dei Fiori S.p.A. in data 02.07.2004 è stato consuntivato un ricavo di Euro 7.963.009 corrispondente ai valori di perizia dei beni oggetto di devoluzione a fronte di un incremento del valore del cespite autostradale.

5.9.2 La gestione finanziaria

Nel ricordare che, con decorrenza 1° aprile 2007, la gestione delle risorse finanziarie è stata accentrata in capo alla controllante Friulia S.p.A., si segnala che le disponibilità liquide al 31 dicembre 2020 ammontavano a 119,6 milioni di Euro, facendo registrare un decremento di 81,8 milioni di Euro rispetto al 31 dicembre 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 oltre che per la c.d. “*gestione accentrata delle risorse finanziarie*” anche per le ulteriori attività svolte da Friulia S.p.A. ed inerenti i “*servizi di consulenza e assistenza, con particolare riguardo alla gestione, strutturazione e riorganizzazione del debito*” della Società.



5.9.3 Indicatori reddituali e finanziari

Ai fini di una più dettagliata analisi della situazione economico-finanziaria, di seguito vengono forniti i dati del conto economico, riclassificato a valore della produzione e valore aggiunto, e dello stato patrimoniale riclassificato secondo il criterio finanziario nonché alcuni principali indicatori reddituali e finanziari. Tenuto conto che lo scorso esercizio ha avuto una durata di soli sei mesi (01.07.2019 - 31.12.2019), con l’obiettivo di fornire un parametro di confronto maggiormente omogeneo dei valori economici, nel “conto economico riclassificato” che segue vengono riportati anche i dati dell’esercizio 01.07.2018 - 30.06.2019.

CONTO ECONOMICO RICLASSIFICATO

	2020	01/07/2019- 31/12/2019	01/07/2018- 30/06/2019	INCIDENZA % SUL VALORE DELLA PRODUZIONE		
				2020	01/07/2019- 31/12/2019	01/07/2018- 30/06/2019
VALORE DELLA PRODUZIONE	203.981.670	119.175.389	235.565.747	100,00%	100,00%	100,00%
ricavi gestionali propri	203.994.207	119.162.852	235.601.038	100,01%	99,99%	100,01%
<i>Ricavi Delle Vendite E Delle Prestazioni</i>	158.705.488	108.988.150	210.504.470	77,80%	91,45%	89,36%
<i>Altri Ricavi E Proventi (*)</i>	45.107.628	9.791.434	24.849.151	22,11%	8,22%	10,55%
<i>Contributi In Conto Esercizio</i>	181.091	383.268	247.417	0,09%	0,32%	0,11%
variazione dei lavori in corso su ordinazione	(12.537)	12.537	(35.289)	-0,01%	0,01%	-0,01%
COSTI GESTIONALI "ESTERNI"	(61.571.589)	(32.362.113)	(68.798.958)	30,18%	27,16%	29,21%
costi di funzionamento	(45.200.764)	(25.574.866)	(54.952.221)	22,16%	21,46%	23,33%
<i>costi di diretta imputaz. per lavori in corso su ordinazione</i>	(7.809.845)	(2.538.363)	(10.115.197)	3,83%	2,13%	4,29%
<i>altri costi di funzionamento</i>	(37.390.919)	(23.036.503)	(44.837.024)	18,33%	19,33%	19,03%
manutenzione autostrada	(16.370.825)	(6.787.247)	(13.846.737)	8,03%	5,70%	5,88%
<i>manutenzione autostrada</i>	(16.543.503)	(6.988.352)	(14.228.836)	8,11%	5,86%	6,04%
<i>variazione rimanenze materiali manutenzione</i>	172.678	201.105	382.099	-0,08%	-0,17%	-0,16%
VALORE AGGIUNTO (VA)	142.410.081	86.813.276	166.766.789	69,82%	72,84%	70,79%
COSTO DEL PERSONALE	(52.787.655)	(27.805.464)	(56.243.750)	25,88%	23,33%	23,88%
MARGINE OPERATIVO LORDO (MOL)	89.622.426	59.007.812	110.523.039	43,94%	49,51%	46,92%
AMMORTAMENTI, SVALUTAZIONI ED ACCANTONAMENTI	(71.677.753)	(43.472.257)	(87.828.656)	35,14%	36,48%	37,28%
REDDITO OPERATIVO (RO)	17.944.673	15.535.555	22.694.383	8,80%	13,04%	9,63%
PROVENTI FINANZIARI	51.658	20.999	56.861	0,03%	0,02%	0,02%
ONERI FINANZIARI	(2.527.918)	(1.242.737)	(2.488.413)	1,24%	1,04%	1,06%
RETTIFICHE ATTIVE DI ATTIVITA' FINANZIARIE	744.987	0	0	0,37%	0,00%	0,00%
RETTIFICHE PASSIVE DI ATTIVITA' FINANZIARIE	0	0	(9.159)	0,00%	0,00%	0,00%
RISULTATO ANTE IMPOSTE	16.213.400	14.313.817	20.253.672	7,95%	12,01%	8,60%
IMPOSTE DELL'ESERCIZIO	(999.944)	(8.675.343)	(13.671.145)	0,49%	7,28%	5,80%
RISULTATO DELL'ESERCIZIO (RN)	15.213.456	5.638.474	6.582.527	7,46%	4,73%	2,79%

(*) si richiama quanto riportato a conclusione del paragrafo 5.9.1

STATO PATRIMONIALE RICLASSIFICATO SECONDO IL CRITERIO FINANZIARIO

Impieghi	31.12.2020	31.12.2019	Fonti	31.12.2020	31.12.2019
C.IV.1. Depositi bancari e postali	117.035.939	196.977.135	B. Fondi per rischi e oneri (per la quota a breve)	0	0
C.IV.3. Denaro e valore in cassa	2.554.246	4.456.483	D. Debiti per importi esigibili entro l'esercizio succ.	47.212.946	77.643.373
A) Liquidità immediate (LI)	119.590.185	201.433.618	E. Ratei passivi (esclusa la parte pluriennale)	4.044	14.903
A. Crediti vs soci per vers. ancora dovuti esigibili entro l'esercizio					
B.III.2. Crediti finanziari esigibili entro l'esercizio successivo	296.860	296.860			
C.II. Crediti commerciali e diversi esigibili entro l'esercizio successivo	47.936.999	51.325.634			
C.III. Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni	0	0			
D. Ratei e risconti attivi (esclusa la parte pluriennale)	489.760	1.794.230			
B) Liquidità differite (LD)	48.723.619	53.416.724			
C.I. Rimanenze	1.939.544	1.732.143			
C) Disponibilità (D)	1.939.544	1.732.143			
D) ATTIVO CORRENTE (A+B+C) (AC)	170.253.348	256.582.485	A) PASSIVO CORRENTE (PC)	47.216.990	77.658.276
A. Crediti vs soci per vers. ancora dovuti esigibili oltre l'esercizio succ.			C. Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato	6.772.466	7.457.027
B.III.1. Partecipazioni	449.766	1.947	B. Fondi per rischi e oneri (esclusa la quota a breve)	160.169.175	169.212.686
B.III.2. Crediti finanziari esigibili oltre l'esercizio successivo	97.826	394.488	D. Debiti per gli importi esigibili oltre l'esercizio succ.	6.409.838	10.833.509
B.III.3. Altri titoli	0	0	E. Ratei (la parte pluriennale)	0	0
C.II. Crediti commerciali esigibili oltre l'esercizio successivo	1.000.291	1.103.731			
E) Immobilizzazioni finanziarie	1.547.883	1.500.166	B) PASSIVO CONSOLIDATO (PCO)	173.351.479	187.503.222
B.II. Immobilizzazioni materiali	604.416.305	548.022.814			
F) Immobilizzazioni materiali	604.416.305	548.022.814	C) PATRIMONIO NETTO (PN)	557.062.908	542.413.295
B.I. Immobilizzazioni immateriali	1.450.721	1.506.286			
D. Ratei e risconti (quota parte pluriennale e disaggio sui prestiti)	0	0			
G) Immobilizzazioni immateriali	1.450.721	1.506.286			
H) ATTIVO IMMOBILIZZATO (E+F+G) (AI)	607.414.909	551.029.266	D) RISCONTI PASSIVI	36.880	36.958
I) CAPITALE INVESTITO (D+H) (CI)	777.668.257	807.611.751	E) TOTALE A PAREGGIO (A+B+C)	777.668.257	807.611.751

PRINCIPALI DATI FINANZIARI	2020	01/07/2019-31/12/2019
DISPONIBILITA' LIQUIDE NETTE (BANCA C/C E CASSA)	119.197.495	201.145.359
MARGINE DI TESORERIA (LI+LD)-PC	121.096.814	177.192.066
MARGINE DI STRUTTURA (PN+PCO)-AI	122.999.478	178.887.251
CASH FLOW della gestione reddituale	25.969.849	45.339.848

INDICI FINANZIARI	2020	01/07/2019-31/12/2019
INDICE DI LIQUIDITA' IMMEDIATA LI/PC	2,53	2,59
INDICE DI LIQUIDITA' (LI+LD)/PC	3,56	3,28
INDICE DI DISPONIBILITA' (LI+LD+D)/PC	3,61	3,30
INDICE DI COPERTURA DELL'ATTIVO IMMOB.TO (PCO+PN)/AI	1,20	1,32
INDICE DI INDEBITAMENTO ((CI-PN)/PN)	0,40	0,49
CASH FLOW della gestione reddituale/ VALORE DELLA PRODUZIONE	12,73%	38,04%

INDICI REDDITUALI	2020	01/07/2019-31/12/2019
R.O.E. (RN/PN)	2,73%	1,04%
R.O.I. (RO/CI)	2,31%	1,92%
INCIDENZA DEGLI ELEMENTI NON OPERATIVI (RN/RO)	0,85	0,36
R.O.S. (RO/RICAVI)	8,80%	13,04%
ROTAZIONE DEL CAPITALE INVESTITO (RICAVI/CI)	0,26	0,15
COSTO LAVORO/VALORE DELLA PRODUZIONE	0,26	0,23
COSTO LAVORO/VALORE AGGIUNTO	0,37	0,32

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

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



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

Soglie di allarme ex art. 6 D.Lgs. 175/2016	2020	01/07/2019-31/12/2019	2018-2019
REDDITO OPERATIVO (RO pari ad A-B conto economico)	17.994.673	15.535.555	22.694.383
RISULTATO D'ESERCIZIO (RN)	15.213.456	5.638.474	6.582.527
INDICE DI COPERTURA DELL'ATTIVO IMMOB.TO (PCO+PN) /AI	1,20	1,32	1,37

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 ai capitoli 7 e 8 della presente Relazione.

6 - PARTECIPAZIONI

Nel prospetto che segue vengono riepilogate le partecipazioni detenute dalla Società al 31.12.2020.

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	31.12.2019	529.300	0,52	275.756,00	0,00%	1
		incrementi					
		decrementi					
		31.12.2020	529.300	0,52	275.756,00	0,00%	1
CONSORZIO AUTOSTRADALE ITALIANE ENERGIA	Roma via A. Bergamini n. 50	31.12.2019			114.853,00	1,60 %	(*) 1.817,41
		incrementi					
		decrementi					
		31.12.2020			114.853,00	1,60 %	(*) 1.817,41
PEDEMONTANA VENETA S.p.A. in liquidazione	Verona Via Flavio Gioia n. 71	31.12.2019	12.000	500,00	6.000.000,00	8,00%	960
		incrementi					
		decrementi					
		31.12.2020	12.000	500,00	6.000.000,00	8,00%	960

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



7 - DESCRIZIONE DEI PRINCIPALI RISCHI

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

7.1 – RISCHI NORMATIVI

Nei paragrafi della Relazione dedicati ai rapporti con l'Ente Concedente si sono ampiamente descritte le vicende inerenti la dichiarazione dello stato di emergenza avvenuta con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri di data 11 luglio 2008 e la successiva nomina del Commissario Delegato avvenuta con Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri n. 3702, del 5 settembre 2008, stato di emergenza da ultimo confermato e prorogato sino al 31 dicembre 2022.

Quanto alla revisione della Convenzione di Concessione del 7 novembre 2007 e dei relativi allegati, attuata con l'Atto Aggiuntivo del 18 novembre 2009 e con l'Atto Integrativo del 4 novembre 2011, si segnala come, appena il 16 maggio 2020 a seguito della registrazione da parte della Corte dei Conti del relativo Decreto Interministeriale MIT e MEF, si sia giunti al perfezionamento dell'iter approvativo del Secondo Atto Aggiuntivo alla Convenzione di Concessione - procedimento avviato ancora nel mese di giugno 2014 ed approvato dall'Assemblea dei Soci il 15 maggio 2018 - che disciplina il periodo intercorrente tra il 30.06.2014 e il 31.03.2017.

Ai sensi della Delibera CIPE n. 39/2019 - relativa all'approvazione dell'Accordo di Cooperazione che regolerà i rapporti tra il Concedente e la Società che dovrebbe subentrare nella gestione delle tratte attualmente assentite ad Autovie Venete - il citato Secondo Atto Aggiuntivo risultava propedeutico nell'ambito della sequenza logica dei provvedimenti necessari per giungere alla transizione della concessione tuttavia, non risulta ancora esaustivo in ordine alla definizione della disciplina regolatoria.

Infatti rimane ancora da perfezionare l'iter approvativo del c.d. Piano Economico Finanziario Transitorio della Società, disciplinante il periodo successivo all'intervenuta scadenza naturale della concessione (31 marzo 2017) e sino alla data di effettivo subentro del nuovo concessionario.

Le tempistiche sopra rappresentate ben evidenziano le incertezze e le difficoltà che contraddistinguono, ormai da anni, i rapporti con il Concedente e che hanno reso inevitabile, in talune circostanze, l'avvio delle opportune azioni in sede giudiziale avverso provvedimenti emanati dallo stesso e ritenuti lesivi della posizione e degli interessi della Società.

Ciò nonostante, come dettagliatamente riferito nel paragrafo 1.2.6, si è comunque ritenuto di ottemperare alla richiesta di procedere all'aggiornamento del Piano Economico Finanziario per il periodo aprile 2017 ÷ dicembre 2038, già presentato nel mese di novembre 2019 e redatto in coerenza con il principio di salvaguardia delle specifiche pattuizioni convenzionali vigenti (cfr. Delibera CIPE n. 38 del 24 luglio 2019) e, quindi, in aderenza e continuità con le disposizioni di cui all'Atto Integrativo del 4 novembre 2011, impostazione rispetto alla quale bisognerà ora attendere le determinazioni che assumerà il CIPE, che sarà chiamato ad esprimersi sul sopracitato Piano Economico Finanziario.

Più in generale, quanto alla disciplina afferente l'eventuale affidamento della concessione autostradale in house, la Legge 18 dicembre 2020 n. 176, ha inciso sulle possibili modalità di attuazione dell'art. 13 bis del D.L. 148/2017 e s.m.i. introducendo l'art. 31 undecies (Disposizioni in materia di infrastrutture autostradali).



Tale disposto normativo, prevede la possibilità per la Società individuata dagli enti locali quale soggetto in house cui affidare la nuova concessione, di procedere al riscatto delle quote eventualmente possedute da soci privati, anche in deroga alle clausole statutarie e con una riduzione dei termini temporali normalmente previsti per tali operazioni, con ciò modificando ulteriormente il quadro normativo di riferimento a comprova della difficoltà ad individuare, con sufficiente stabilità, gli eventuali percorsi societari da intraprendersi.

In tale contesto permane 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, incontrano nella programmazione delle proprie attività.

Infine, merita ricordare 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, da meglio definirsi in specifici Decreti Attutativi non ancora emanati.

Le suddette incertezze, associate a quelle descritte nei successivi paragrafi, hanno avuto - 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.

7.2 – RISCHIO TRAFFICO

La pandemia da Covid-19 ha generato profonde ripercussioni sull'economia reale e, di riflesso, anche sul traffico evidentemente influenzato dalle limitazioni imposte alla mobilità e alle attività produttive per il contenimento dell'emergenza sanitaria.

I relativi dati, in lieve crescita all'inizio dell'anno, sono crollati in primavera a seguito delle forti restrizioni adottate (lockdown nazionale generalizzato) per poi registrare un andamento altalenante ma comunque sempre negativo in particolare della componente veicolare leggera (-37%), e, comunque, anche per i veicoli pesanti (-13,5%).

Tutto ciò si è tradotto complessivamente in una contrazione lungo la rete gestita di circa un terzo dei chilometri percorsi rispetto al periodo pre-pandemico, con una perdita di introiti da pedaggio per oltre 50 milioni di Euro.

I primi mesi del 2021, purtroppo, non sembrano lasciare spazio a facili ottimismo, con l'emergenza epidemiologica che continua a pesare in modo drammatico sull'economia del Paese e anche a livello internazionale. Tuttavia, l'auspicato cambio di passo nel piano vaccinale italiano, se effettivamente concretizzato, potrebbe consentire di guardare con maggiore fiducia alla seconda metà del 2021.

Posta la complessità del contesto economico e sociale e la problematicità di individuare solide tendenze di sviluppo, per l'anno 2021 le stime elaborate nel documento di budget della Società risentono ancora significativamente degli effetti determinati dall'emergenza sanitaria e del contesto di estrema incertezza e volatilità, in continuo divenire.

E' stato quindi ipotizzato un andamento diversificato nel tempo, con un primo semestre ancora improntato ad un trend non dissimile da quello delle osservazioni di fine 2020, un miglioramento a partire dall'estate – che si ipotizza in ripresa rispetto a quella appena trascorsa – e un finire di esercizio – alla luce dei progressi nell'ambito della produzione e distribuzione dei vaccini – con un più marcato recupero ma con un gap ancora importante da colmare per raggiungere i livelli pre-pandemia.

Tradotto in termini percentuali l'oscillazione rispetto al 2019 per i veicoli complessivi è nell'ordine del -20% mentre, rispetto al 2020, l'incremento è intorno a +15% per effetto

principalmente dell'assunto di non riproposizione a livello nazionale di provvedimenti di lockdown generalizzato che, peraltro, allo stato attuale sembrano tutt'altro che scongiurati. Nelle stime di budget si era tenuto conto delle più recenti previsioni del PIL Italia dei principali Istituti di analisi economica che oscillavano, per il 2021, in una forbice tra il 4% e il 6,5%, ma che ad oggi sono soggette ad aggiustamenti al ribasso.

Per quanto riguarda l'evoluzione negli anni immediatamente successivi – in sintonia con le più recenti valutazioni macroeconomiche che prevederebbero un ritorno a livelli pre-pandemia non prima del 2023 – si ritiene di poter ipotizzare nel breve-medio termine una crescita che consenta il riposizionamento a un livello ante Covid-19 dei veicoli chilometro pesanti nel corso del 2023 e dei veicoli chilometro leggeri nel 2024, assumendo per gli anni successivi al 2025 i medesimi tassi di crescita già proposti nel passato, sull'assunto che comunque si reputa improbabile per il traffico leggero – a differenza del traffico pesante – raggiungere nel lungo periodo un posizionamento coerente con quello ipotizzato all'interno del Piano Economico Finanziario vigente della Società.

Per quanto riguarda gli impatti dei cantieri di adeguamento dell'asse autostradale con la Terza corsia e degli altri interventi commissariati nel breve-medio periodo si considera che il completamento dei lavori già avviati – e in parte conclusi – nelle tratte comprese tra l'interconnessione tra la A4 e la A28 e il nodo di Palmanova (interconnessione tra A4 e A23) e i nuovi interventi da avviare – anticipazione delle lavorazioni dei cavalcavia dei sublotti II e III, nel tratto compreso tra San Donà di Piave e Portogruaro, e l'adeguamento del casello del Lisert – possano interferire in modo relativo con un traffico – in particolare leggero – che è ancora molto distante dal riposizionarsi ad un livello antecedente alla pandemia.

Alla luce delle considerazioni di cui sopra, le prospettive del contesto macroeconomico nazionale e internazionale rendono difficile stabilizzare scenari di sviluppo complessivo dei veicoli chilometro per la rete di competenza che restano, pertanto, estremamente incerti senza, peraltro, mettere allo stato attuale in discussione la continuità aziendale.



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 che viene trasmesso all'Ente Concedente; quest'ultimo, previa apposita istruttoria, deve a sua volta formulare una propria proposta, da approvarsi 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 sia rispetto alle istanze della Società sia rispetto ai contenuti del Piano Economico Finanziario, spesso risoltosi con l'adozione di un provvedimento "provvisorio" sugli adeguamenti tariffari annuali e rinviando la regolazione alla definizione dei rapporti economici tra le parti contenuta nel Piano Economico Finanziario transitorio.

Nel complesso, tuttavia, qualora dovesse perfezionarsi il passaggio della concessione al nuovo soggetto subentrante e fermo restando che con la definizione dell'indennizzo vi sarà necessariamente la composizione dei complessivi rapporti economici tra le parti, 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.

In merito al meccanismo regolatorio che prevede il maturare del c.d. Debito di poste figurative in presenza di un livello tariffario superiore a quello di equilibrio e dei relativi effetti, specie in prossimità del riaffidamento della concessione, merita segnalare l’avvenuta riduzione, in chiusura dell’esercizio 2020, dell’apposito fondo.

Analogo effetto potrebbe registrarsi anche nel corso del 2021 qualora dovesse essere confermato l’andamento negativo dei volumi di traffico e la disciplina regolatoria vigente.

Ad ogni buon conto, si ricorda l’istanza di interpello presentata dalla Società ancora 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

A partire dal 1° aprile 2007, la gestione delle risorse finanziarie risulta accentrata in capo alla Capogruppo 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*”.

Pur in parte erosa dall’avanzare degli investimenti e condizionata dalla drastica riduzione degli introiti da pedaggio, permane una significativa liquidità disponibile vincolata, peraltro, alla copertura degli impegni già assunti.

Si conferma l’assenza di titoli in giacenza, situazione dettata fondamentalmente sia dai vincoli alle politiche di investimento posti dai Contratti di Finanziamento con BEI e 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 l’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, aggravate altresì dalla imprevedibilità dei futuri scenari di traffico.

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.

Si segnala che alla data del 31 dicembre 2020, 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 consapevolezza della necessità di una costante e puntuale verifica 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, dopo la scadenza finale fissata al 31.12.2020 degli originali contratti sottoscritti con Cassa Depositi e Prestiti rimangono ancora attivi i Contratti di Finanziamento sottoscritti il 27 febbraio 2017 con BEI e CDP dell'importo complessivo originario pari a 600 milioni di Euro (ora ridotto a 500 milioni di Euro) con disponibilità sino al 31.12.2021 e scadenza finale al 31.12.2029.

L'effettivo utilizzo di tali risorse finanziarie, la cui provvista è avvenuta nel mese di febbraio 2017, in un contesto e con delle prospettive obiettivamente incoraggianti tanto da convincere - nonostante si fosse ormai in prossimità della scadenza della concessione - Istituti della portata di BEI e CDP sulla eligibilità e finanziabilità del completamento del progetto Terza Corsia, ha tuttavia dovuto registrare un rallentamento a causa di ragioni esogene alla volontà della Società e del Commissario Delegato quali il procrastinarsi della definizione della disciplina regolatoria e dei rapporti economici con il Concedente, le innumerevoli incertezze sull'evoluzione del processo di transizione della concessione e, da ultimo, l'emergenza Covid-19, che hanno inevitabilmente suggerito di valutare attentamente l'assunzione di nuovi impegni, con ciò comportando il differimento della formazione dei fabbisogni coperti dai suddetti finanziamenti.

Infatti, allo stato attuale e sulla base delle migliori stime possibili, le fonti generate autonomamente dalla Società dovrebbero riuscire a garantire, senza soluzione di continuità, la copertura finanziaria delle opere già avviate o prossime ad esserlo da parte del Commissario Delegato per la realizzazione della Terza Corsia dell'autostrada A4, in particolare il 1° sublotto del Quarto Lotto (Gonars - nodo di Palmanova), l'intero Terzo Lotto (Alvisopoli - Gonars), il 1° sublotto del Secondo Lotto (Portogruaro - Alvisopoli) oltre alle attività propedeutiche e preliminari alla realizzazione del 2° e 3° sublotto del Secondo Lotto (espropri, interferenze, cavalcavia, ecc...).

7.5 – RISCHI LEGATI ALL'EMERGENZA EPIDEMIOLOGICA COVID-2019

7.5.1 Impatto sull'Organizzazione Aziendale

La Società ha ritenuto prioritario garantire innanzitutto il mantenimento dei Servizi c.d. "essenziali" prevedendo, comunque, il mantenimento delle condizioni di sicurezza per i lavoratori interessati, strutturando uno specifico piano di turnazione e di utilizzo del personale che ha consentito di diminuire al massimo i contatti e di creare gruppi autonomi, distinti e riconoscibili.

Contemporaneamente sono state adottate misure per garantire la prosecuzione anche delle altre attività aziendali, attraverso la temporanea rimodulazione dei relativi livelli produttivi (mantenimento, riduzione o sospensione delle attività in relazione all'impatto delle conseguenze dell'emergenza epidemiologica sulle stesse), la temporanea ridefinizione dei turni di lavoro ed il ricorso, ove possibile e sostenibile, al lavoro agile (*smart working*), il tutto in accordo con le rappresentanze sindacali aziendali e procedendo, altresì, alla costituzione del Comitato "Covid-19" composto da Azienda, Medico competente, RIs e Segretari di tutte le RSA.

Detto Comitato ha esaminato e approvato:

- la pianificazione, in collaborazione con tutte le Direzioni aziendali, della periodica calendarizzazione delle presenze del personale, definendo congiuntamente modalità, tempistiche dell'attività in presenza presso i locali aziendali o in "smart working", la conseguente gestione e adeguamento degli spazi logistici, dei presidi di monitoraggio per l'ammissione del personale all'interno delle sedi principali, l'implementazione e la verifica del sistema di virtualizzazione delle postazioni da remoto e della capacità di distribuzione della rete aziendale (attualmente le risorse abilitate alla modalità di lavoro agile sono 281 raggiungendo una percentuale di circa il 90% dei potenziali fruitori);
- la messa in sicurezza di attività strategiche (Sala radio);
- l'adozione di piattaforme di comunicazione per organizzare riunioni, scambiare documenti in tempo reale;
- il corretto utilizzo di ferie e permessi per pari posizioni organizzative;
- l'equilibrato utilizzo degli ammortizzatori sociali (CIGO – Covid);
- la gestione dei casi di positività da Covid-19 da esterno o di diffusione interna.

L'insieme delle azioni poste in essere ha permesso di assicurare la massima efficienza possibile degli strumenti tecnologici e del lavoro da remoto, evitando ricadute economiche negative soprattutto sul reddito dei lavoratori coinvolti e, contemporaneamente, il contenimento dei costi del personale a fronte del significativo calo dei ricavi da pedaggio.



7.5.2 Impatto sulla realizzazione degli investimenti e nei rapporti con i sub concessionari gestori delle Aree di servizio

Con riferimento ai lavori in corso di realizzazione ivi inclusi quelli relativi alla 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 hanno manifestato alla Stazione appaltante molteplici criticità a partire dall'impossibilità di garantire lo svolgimento dei lavori nel rispetto delle nuove disposizioni di sicurezza previste dai DPCM emanati in materia.

L'azione si è quindi necessariamente articolata su più fronti, a garanzia della sostenibilità economica dell'appalto e della conseguente effettiva realizzabilità dei relativi lavori.

Sospensione dei lavori

In ragione delle circostanze previste dalla normativa applicabile all'appalto ed alla specifica causa di forza maggiore in essere, è stata di volta in volta valutata la sussistenza delle condizioni per procedere alla sospensione dei lavori, totale o parziale, a partire dalla data del 14 marzo 2020.

Pagamenti in deroga alle disposizioni contrattuali

Con riferimento alla situazione emergenziale, dal punto di vista sanitario ed al fine di introdurre liquidità alle imprese per fronteggiare la crisi pandemica, fornire gli strumenti per riavviare le attività con livelli di produttività soddisfacenti nonché sostenere le filiere produttive ed i relativi flussi economici (fornitori, subappaltatori e maestranze), sono stati autorizzati, ai sensi del D.L. 76/2020 (c.d. Decreto Semplificazioni), Stati di Avanzamento Lavori (SAL) di importo ridotto rispetto a quanto previsto contrattualmente.

I provvedimenti emessi dalla Stazione Appaltante risultano altresì coerenti con quanto stabilito a livello regionale dalla Direzione Centrale Infrastrutture e Territorio della Regione Friuli Venezia Giulia con la Circolare del 27 marzo 2020.

Anticipazione del prezzo

Si evidenziano in particolare i contenuti dell'art. 207 "Disposizioni urgenti per la liquidità delle imprese appaltatrici" del D.L. 34/2020, comma 2, secondo cui "Fuori dei casi previsti dal comma 1, l'anticipazione di cui al medesimo comma può essere riconosciuta, per un importo non superiore complessivamente al 30 per cento del prezzo e comunque nei limiti e compatibilmente con le risorse annuali stanziare per ogni singolo intervento a disposizione della stazione appaltante, anche in favore degli appaltatori che hanno già usufruito di un'anticipazione contrattualmente prevista ovvero che abbiano già dato inizio alla prestazione senza aver usufruito di anticipazione".

Merita precisare che la Stazione Appaltante ha concesso la richiesta di anticipazione contrattuale previa puntuale verifica della copertura finanziaria e senza che ciò determinasse una revisione del quadro economico di spesa dell'intervento.

Riconoscimento maggiori oneri per la sicurezza conseguenti alla normativa anticontagio Covid-19

Con riferimento all'evoluzione del quadro normativo in materia di emergenza sanitaria e, in particolare, a quanto previsto all'art. 8, comma 4, lettera b) del D.L. 16 luglio 2020, n. 76, convertito nella Legge 11 settembre 2020, n. 120, sono state adottate delle apposite perizie di variante in corso d'opera per il riconoscimento dei costi aggiuntivi interferenziali dovuti all'emergenza Covid-19.

L'adozione delle citate perizie di variante non ha determinato alcuna revisione dei quadri economici di spesa complessivi degli interventi.

Rapporti con i sub concessionari gestori delle Aree di servizio

La situazione emergenziale Covid-19 ha profondamente inciso sulla gestione dei contratti di sub concessione delle Aree di servizio in quanto gli operatori affidatari, a seguito dei diversi provvedimenti emanati per il contenimento del contagio, hanno comunque dovuto continuare ad operare, per assicurare i servizi agli utenti autostradali, con oneri aggiuntivi legati alle necessarie precauzioni da introdurre per la tutela della salute dei dipendenti e dei clienti.

In tale contesto, la Società, nel prendere atto delle istanze avanzate dai gestori a fronte della significativa contrazione dei volumi d'affari e dell'atteggiamento assunto dall'intero comparto autostradale oltre che dal Concedente, ha ritenuto di definire transattivamente, in via del tutto eccezionale ai sensi dell'art. 1467 c.c. (eccessiva onerosità sopravvenuta a causa di avvenimenti straordinari e imprevedibili) e temporanea (a valere sul solo periodo 2020), le vertenze, fermo restando il previo integrale pagamento, da parte dei sub concessionari, dei canoni scaduti e riferiti all'esercizio 2019.

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

Pur risultando evidente l'impatto dell'epidemia sui livelli di traffico registrati nel corso dell'esercizio 2020, nella stesura della presente Relazione si è ritenuto di sviluppare approfonditamente la tematica nel paragrafo 7.3 (Rischio Traffico) – a cui si rinvia integralmente - in quanto appare ragionevole ritenere che detti effetti possano riverberarsi anche nel lungo periodo.



8 – CONCLUSIONI

Signori Azionisti,

come ampiamente descritto nella presente Relazione sulla gestione, l'esercizio 2020 è stato inevitabilmente condizionato dai pesanti effetti organizzativi, sociali ed economici derivanti dalla situazione emergenziale Covid-19 ma, ciò nonostante, emerge come non sia stato disatteso l'impegno nel continuare a perseguire quegli obiettivi che lo stesso Socio di riferimento ha individuato nella composizione dello stato di emergenza lungo la A4 (attraverso il completamento delle opere in fase di realizzazione) e al mantenimento in sicurezza e con una adeguata manutenzione dell'infrastruttura esistente, il tutto in un contesto complessivamente orientato verso una migliore efficienza gestionale.

Merita peraltro ribadire come le incertezze del contesto regolatorio e normativo che hanno caratterizzato in generale il comparto autostradale e, in particolare, la gestione della Società, abbiano inevitabilmente rallentato le ambiziose tempistiche inizialmente previste per lo sviluppo del progetto relativo alla realizzazione della Terza Corsia.

Ci si riferisce, in particolare, oltre che alle misure restrittive in termini di fiscalità e di remunerazione degli investimenti realizzati dai concessionari autostradali, anche alle difficoltà di addivenire all'approvazione del Secondo Atto Aggiuntivo (registrato alla Corte dei Conti appena nel mese di maggio del 2020 dopo che il relativo iter era stato avviato nel mese di giugno 2014) nonché alle difficoltà di giungere alla definizione del valore di subentro, elemento essenziale nel processo di transizione della concessione, sulla base di criteri condivisi con il Concedente Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Nel corso del 2020, inoltre, gli effetti dell'emergenza epidemiologica, hanno necessariamente suggerito di valutare attentamente l'assunzione di nuovi ulteriori impegni.

Ciò nonostante, si conferma comunque il positivo andamento dei cantieri già avviati per la realizzazione della Terza Corsia lungo la A4 in particolare il completamento e la relativa piena apertura al traffico del Terzo Lotto (tratto Alvisopoli – Gonars) nonché la spedita prosecuzione dei lavori nel primo subplotto del Secondo Lotto (Portogruaro – Alvisopoli). Quanto alla realizzazione del primo subplotto del Quarto Lotto (Gonars – Nodo di Palmanova), la dorsale autostradale è stata aperta al traffico a tre corsie per senso di marcia mentre sono ancora in corso di esecuzione i lavori di adeguamento del nodo di intersezione tra le direttrici autostradali A4-A23 che si confida possano concludersi nel corso dell'estate.

Si conferma, inoltre, la comune volontà assieme al Commissario Delegato di dare corso quanto prima alla realizzazione dei cavalcavia del subplotto 2 e 3 del Secondo Lotto A4 (Portogruaro – San Donà di Piave), come pure l'ormai prossimo affidamento dei lavori di ammodernamento della Barriera del Lisert.

Il completamento del citato progetto continua, in ogni caso, a rappresentare la priorità assoluta per la Società, priorità che, tuttavia, non può non tenere conto della significativa contrazione registrata nel corso del 2020 nei volumi di traffico, ridottisi lungo la rete gestita di circa un terzo dei chilometri percorsi rispetto al periodo pre pandemico (-37% traffico leggero e -13,5% traffico pesante), con una perdita di introiti da pedaggio per oltre 50 milioni di Euro calcolata su base annua e rapportata all'intero 2019.

Peraltro, gli effetti di tale preoccupante scenario, oggetto di attenta riflessione e di analisi da parte degli Amministratori, devono essere inseriti, sotto il profilo economico, nell'ambito dello specifico sistema regolatorio attualmente vigente che consente il riequilibrio del Piano Economico Finanziario e che, come effetto del crollo del traffico, determina la riduzione del debito di poste figurative maturato nel corso degli anni dalla Società.

Per contro, sotto il profilo finanziario, fermi restando gli innegabili effetti negativi della sopra



descritta situazione, si evidenzia che la Società, allo stato, mantiene sia un sufficiente livello di liquidità che adeguate prospettive di flussi finanziari per poter confermare, certamente per il 2021, il mantenimento del presupposto della continuità aziendale.

Su tali basi, pur chiudendo il presente bilancio con un risultato economico positivo, non possono essere nascoste le preoccupazioni su prospettive future che risulterebbero indubbiamente minacciate ed intaccate qualora gli effetti della crisi in atto sul complessivo sistema economico e finanziario del Paese non dovessero registrare una inversione di tendenza.

In questa analisi, non passa peraltro inosservata la tematica relativa all'evoluzione del processo di trasferimento della concessione che, pur senza investire direttamente le competenze del Consiglio di Amministrazione, risulta costantemente e attentamente monitorata, soprattutto avuto riguardo alla preservazione e tutela del patrimonio aziendale.

Tutto ciò premesso e 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 (2021), il Consiglio di Amministrazione, viste le voci illustrate nel bilancio al 31 dicembre 2020 composto dallo stato patrimoniale, dal conto economico, dal rendiconto finanziario e dalla nota integrativa che consuntiva un utile pari ad Euro 15.213.456,22, formula, ai sensi dell'art. 2427 comma 22-*septies*, la seguente proposta:

- di destinare alla "riserva legale" un importo di Euro 760.672,81;
- di destinare alla "riserva straordinaria" un importo di Euro 14.452.783,41;
- di far confluire, a seguito dell'avvenuto stanziamento del relativo importo nei fondi rischi, la riserva vincolata per sanzioni e penali, pari ad Euro 25.000, nella riserva straordinaria.

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

Trieste, 26 marzo 2021

S.p.A. Autovie Venete
per il Consiglio di Amministrazione
IL PRESIDENTE
Avv. Maurizio Paniz







Prospetti di bilancio



PROSPETTI DI BILANCIO 2020
STATO PATRIMONIALE
ATTIVO

Valori espressi in unità di Euro

31.12.2020

31.12.2019

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	1.021.435	1.070.310
4) concessioni, licenze, marchi e diritti simili	415.086	421.776
6) immobilizzazioni in corso e acconti	14.200	14.200
7) altre	0	0
Totale immobilizzazioni immateriali (I)	1.450.721	1.506.286
II - Immobilizzazioni materiali:		
1) terreni e fabbricati	4.530.492	4.792.690
3) attrezzature industriali e commerciali	2.930.574	3.066.071
4) altri beni	108.548	108.548
6) beni gratuitamente devolvibili:		
a) autostrada A4-A23-A28 in esercizio	1.063.510.385	700.484.022
b) prolungamento autostrada A28 in esercizio	340.429.629	340.085.416
c) raccordo Villesse-Gorizia in esercizio	148.081.885	148.022.483
d) fondo ammortamento finanziario e contributi	(1.083.204.993)	(1.026.023.493)
Totale (a + b + c + d)	468.816.906	162.568.428
e) altri beni devolvibili attrezzature industriali e commerciali	0	0
f) immobilizzazioni devolvibili in corso ed acconti	128.029.785	377.487.077
Totale beni gratuitamente devolvibili (6)	596.846.691	540.055.505
Totale immobilizzazioni materiali (II)	604.416.305	548.022.814
III - Immobilizzazioni finanziarie:		
1) partecipazioni in:		
d bis) altre imprese	449.766	1.947
Totale Partecipazioni (1)	449.766	1.947
2) crediti:		
d bis) verso altri		
- importi esigibili entro l'esercizio successivo	296.860	296.860
- importi esigibili oltre l'esercizio successivo	97.826	394.488
Totale crediti verso altri (d bis)	394.686	691.348
Totale crediti (2)	394.686	691.348
Totale immobilizzazioni finanziarie (III)	844.452	693.295
Totale immobilizzazioni (B)	606.711.478	550.222.395
C) Attivo Circolante:		
I - Rimanenze:		
1) materiali di manutenzione e consumo	1.933.814	1.713.876
3) lavori in corso su ordinazione	5.730	18.267
Totale Rimanenze (I)	1.939.544	1.732.143
II - Crediti:		
1) verso clienti		
- importi esigibili entro l'esercizio successivo	6.743.814	10.031.701
- importi esigibili oltre l'esercizio successivo	0	0
Totale crediti verso clienti (1)	6.743.814	10.031.701
4) verso imprese controllanti		
- importi esigibili entro l'esercizio successivo	1.973.489	0
- importi esigibili oltre l'esercizio successivo	0	0
Totale crediti verso imprese controllanti (4)	1.973.489	0
5 bis) Crediti tributari		
- importi esigibili entro l'esercizio successivo	240.678	955.117
- importi esigibili oltre l'esercizio successivo	49.193	0
Totale crediti tributari (5 bis)	289.871	955.117
5 quater) verso altri		
- importi esigibili entro l'esercizio successivo	38.979.018	40.338.816
- importi esigibili oltre l'esercizio successivo	951.098	1.103.731
Totale crediti verso altri (5 quater)	39.930.116	41.442.547
Totale crediti (II)	48.937.290	52.429.365
IV - Disponibilità liquide:		
1) depositi bancari e postali	117.035.939	196.977.135
3) danaro e valori in cassa	2.554.246	4.456.483
Totale disponibilità liquide (IV)	119.590.185	201.433.618
Totale attivo circolante (C)	170.467.019	255.595.126
D) Ratei e risconti attivi:		
2) risconti attivi	489.760	1.794.230
Totale ratei e risconti attivi (D)	489.760	1.794.230
TOTALE ATTIVO	777.668.257	807.611.751





PROSPETTI DI BILANCIO 2020
STATO PATRIMONIALE
PASSIVO

Valori espressi in unità di Euro

31.12.2020

31.12.2019

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	24.032.331	23.750.408
VI - Altre riserve:		
a) Riserva straordinaria	303.587.731	298.795.022
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	-1	0
g) Riserva per valutazione partecipazioni al patrimonio netto	0	0
h) Riserva straordinaria vincolata per ritardi investimenti	42.800.000	42.800.000
i) Riserva straordinaria vincolata per ritardi investimenti P.F. 2007	3.597.600	3.597.600
l) Riserva vincolata per sanzioni e penali	25.000	25.000
m) Riserva straordinaria vincolata per ritardi investimenti P.F. 2009	2.823.600	2.823.600
Totale Altre Riserve	361.234.514	356.441.806
IX - Utile dell'esercizio	15.213.456	5.638.474
X - Riserva negativa per azioni proprie in portafoglio	-5.262.890	-5.262.890
Totale patrimonio netto (A)	557.062.908	542.413.295

B) Fondi per rischi ed oneri:

2) per imposte anche differite	11.377	12.513
4) altri fondi rischi ed oneri:		
a) fondo ripristino e sostituzione	15.887.000	14.285.000
b) altri fondi rischi ed oneri	144.270.798	154.915.173
Totale altri fondi rischi ed oneri (4)	160.157.798	169.200.173
Totale fondi per rischi ed oneri (B)	160.169.175	169.212.686

C) Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato

6.772.466 **7.457.027**

D) Debiti:

4) debiti verso banche		
- importi esigibili entro l'esercizio successivo	392.690	288.259
- importi esigibili oltre l'esercizio successivo	0	0
Totale debiti verso banche (4)	392.690	288.259
6) acconti		
- importi esigibili entro l'esercizio successivo	140.111	122.716
- importi esigibili oltre l'esercizio successivo	6.409.838	10.833.509
Totale acconti (6)	6.549.949	10.956.225
7) debiti verso fornitori		
- importi esigibili entro l'esercizio successivo	29.120.937	49.345.025
- importi esigibili oltre l'esercizio successivo	0	0
Totale debiti verso fornitori (7)	29.120.937	49.345.025
11) debiti verso imprese controllanti		
- importi esigibili entro l'esercizio successivo	0	6.028.712
- importi esigibili oltre l'esercizio successivo	0	0
Totale debiti verso imprese controllanti (11)	0	6.028.712
12) debiti tributari		
- importi esigibili entro l'esercizio successivo	4.815.654	6.888.454
- importi esigibili oltre l'esercizio successivo	0	0
Totale debiti tributari (12)	4.815.654	6.888.454
13) debiti verso istituti di previdenza e sicurezza sociale		
- importi esigibili entro l'esercizio successivo	2.171.373	2.234.937
- importi esigibili oltre l'esercizio successivo	0	0
Totale debiti verso istituti di previdenza e sicurezza sociale (13)	2.171.373	2.234.937
14) altri debiti		
- importi esigibili entro l'esercizio successivo	10.572.181	12.735.270
- importi esigibili oltre l'esercizio successivo	0	0
Totale altri debiti (14)	10.572.181	12.735.270
Totale debiti (D)	53.622.784	88.476.882

E) Ratei e risconti passivi:

1) ratei passivi	4.044	14.903
2) risconti passivi	36.880	36.958
Totale ratei e risconti passivi (E)	40.924	51.861

TOTALE PASSIVO

777.668.257 **807.611.751**





**PROSPETTI DI BILANCIO 2020
CONTO ECONOMICO**

Valori espressi in unità di Euro

31.12.2020

**dal 01.07.2019
al 31.12.2019**

A) Valore della produzione:		
1) ricavi delle vendite e delle prestazioni	158.705.488	108.988.150
3) variazione dei lavori in corso su ordinazione	-12.537	12.537
5) altri ricavi e proventi		
a) altri ricavi e proventi	45.107.628	9.791.434
b) contributi in conto esercizio	181.091	383.268
Totale altri ricavi e proventi (5)	45.288.719	10.174.702
Totale valore della produzione (A)	203.981.670	119.175.389
B) Costi della produzione:		
6) per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci	2.745.187	1.055.205
7) per servizi	34.042.903	15.675.864
8) per godimento di beni di terzi	1.216.441	583.855
9) per il personale:		
a) salari e stipendi	35.081.236	18.578.438
b) oneri sociali	10.915.223	5.786.628
c) trattamento di fine rapporto	2.139.933	1.116.924
e) altri costi	4.651.262	2.323.474
Totale costi per il personale (9)	52.787.654	27.805.464
10) ammortamenti e svalutazioni:		
a) ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	956.703	401.680
b) ammortamento delle immobilizzazioni materiali		
- ammortamento finanziario delle immobilizzazioni materiali gratuitamente devolvibili	57.181.500	26.896.678
- ammortamento delle altre immobilizzazioni materiali	1.151.519	623.177
Totale ammortamento delle immobilizzazioni materiali	58.333.019	27.519.855
d) svalutazione dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilità liquide	33.031	23.723
Totale ammortamenti e svalutazioni (10)	59.322.753	27.945.258
11) variazione delle rimanenze di materiali di manutenzione e di consumo	-219.938	-177.914
12) accantonamenti per rischi	10.753.000	16.995.000
13) altri accantonamenti:		
a) accantonamento e utilizzo del fondo di ripristino e sostituzione:		
- accantonamento al fondo di ripristino e sostituzione	15.887.000	5.319.246
- utilizzo del fondo di ripristino e sostituzione	-14.285.000	-6.787.246
Totale altri accantonamenti (13)	1.602.000	-1.468.000
14) oneri diversi di gestione	23.786.997	15.225.102
Totale costi della produzione (B)	186.036.997	103.639.834
Differenza tra valore e costi della produzione (A-B)	17.944.673	15.535.555
C) Proventi e oneri finanziari:		
16) altri proventi finanziari:		
d) proventi diversi dai precedenti:		
- da terzi	51.503	20.848
Totale proventi diversi dai precedenti (d)	51.503	20.848
Totale altri proventi finanziari (16)	51.503	20.848
17) interessi e altri oneri finanziari:		
e) verso terzi	2.527.918	1.242.737
Totale interessi e altri oneri finanziari (17)	2.527.918	1.242.737
17 bis) utile e perdite su cambi	155	151
Totale proventi e oneri finanziari (C) (15+16-17+/-17 bis)	-2.476.260	-1.221.738
D) Rettifiche di valore di attività e passività finanziarie:		
18) rivalutazioni:		
a) di partecipazioni	744.987	0
Totale delle rettifiche (D) (18-19)	744.987	0
Risultato prima delle imposte (A-B+-C+-D)	16.213.400	14.313.817
20) imposte sul reddito dell'esercizio		
a) imposte correnti	1.001.080	8.676.055
b) imposte differite e anticipate	-1.136	-712
Totale imposte sul reddito dell'esercizio	999.944	8.675.343
21) utile dell'esercizio	15.213.456	5.638.474





**PROSPETTI DI BILANCIO 2020
RENDICONTO FINANZIARIO**

Valori espressi in unità di Euro

31.12.2020

**dal 01.07.2019
al 31.12.2019**

A. Flussi finanziari derivanti dalla gestione reddituale

Utile (perdita) dell'esercizio	15.213.456	5.638.474
imposte sul reddito	999.944	8.675.343
Interessi passivi/(interessi attivi)	2.476.260	1.221.738
(Plusvalenze)/minusvalenze derivanti dalla cessione di attività	-14.106	-12.988
1. Utile (perdita) dell'esercizio prima d'imposte sul reddito, interessi, dividendi e plus/minusvalenze da cessione	18.675.554	15.522.567
<i>Rettifiche per elementi non monetari che non hanno avuto contropartita nel capitale circolante netto</i>		
Accantonamenti ai fondi	14.494.933	16.643.924
Ammortamenti delle immobilizzazioni	59.289.722	27.921.535
Svalutazioni per perdite durevoli di valore	33.031	23.723
Altre rettifiche per elementi non monetari	-29.406.196	-916.000
2. Flusso finanziario prima delle variazioni del ccn	63.087.044	59.195.749
<i>Variazione del capitale circolante netto</i>		
Decremento/(incremento) delle rimanenze	-207.401	-190.451
Decremento/(incremento) dei crediti verso clienti	3.287.887	-2.256.082
Incremento/(decremento) dei debiti verso fornitori	-20.224.088	-13.481.202
Decremento/(incremento) ratei e risconti attivi	1.304.470	-684.694
Incremento/(decremento) ratei e risconti passivi	-10.937	-35.110
Altre variazioni del capitale circolante netto	-10.722.513	7.320.885
3. Flusso finanziario dopo le variazioni del ccn	36.514.462	49.869.095
<i>Altre rettifiche</i>		
Interessi incassati/(pagati)	-2.097.788	-1.099.071
(Imposte sul reddito pagate)	-4.920.324	-1.214.097
Dividendi incassati	0	0
(Utilizzo dei fondi)	-3.526.501	-2.216.079
4. Flusso finanziario dopo le altre rettifiche	25.969.849	45.339.848
Flusso finanziario della gestione reddituale (A)	25.969.849	45.339.848

B. Flussi finanziari derivanti dall'attività d'investimento

<i>Immobilizzazioni materiali</i>		
Investimenti	-106.777.840	-61.485.822
Contributi su immobilizzazioni passate in esercizio	0	0
Disinvestimenti	28.445	138.191
<i>Immobilizzazioni immateriali</i>		
Investimenti	-901.138	-814.252
Disinvestimenti	0	0
<i>Immobilizzazioni finanziarie</i>		
Investimenti	0	-2.766
Disinvestimenti	296.662	0
<i>Attività finanziarie non immobilizzate</i>		
Investimenti	0	0
Disinvestimenti	0	0
Flusso finanziario dell'attività di investimento (B)	-107.353.871	-62.164.649

C. Flussi finanziari derivanti dall'attività di finanziamento

<i>Mezzi di terzi</i>		
Incremento (decremento) debiti a breve verso banche	104.431	-6.186
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	-563.842	-658.248
Flusso finanziario dell'attività di finanziamento (C)	-459.411	-664.434

Incremento (decremento) delle disponibilità liquide (A+B+C)	-81.843.433	-17.489.235
Disponibilità liquide iniziali	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
Disponibilità liquide finali	119.590.185	201.433.618
Di cui depositi bancari e postali	117.035.939	196.977.135
Di cui danaro e valori in cassa	2.554.246	4.456.483







Nota integrativa



1. PRINCIPI DI REDAZIONE DEL BILANCIO E CRITERI DI VALUTAZIONE

Premessa

In questo periodo storico non ci si può esimere dal richiamare in premessa il tema della diffusione del Coronavirus (Covid-19) che ha colpito anche l'Italia dalla fine del mese di febbraio 2020. A fronte di tale emergenza, 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 mirato a diminuire al massimo i contatti e alla creazione di 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.

Nella prosecuzione dell'esercizio a partire dal mese di giugno si è gradualmente provveduto a ripristinare i livelli di servizio ordinari che sono stati riportati a regime con l'inizio della stagione estiva mantenendo in ogni caso sempre attive le misure di sicurezza.

Pur registrando un sensibile calo nel livello dei ricavi, grazie anche agli accantonamenti effettuati negli scorsi esercizi a fronte dei maggiori margini consuntivati rispetto a quelli concessi dal meccanismo regolatorio, la Società chiude il presente bilancio con un risultato economico positivo mantenendo un livello di flussi finanziari che consentono sicuramente di confermare il mantenimento del presupposto della continuità aziendale.

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 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.

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.

Per quanto sopra esposto e nelle more della definizione del passaggio della concessione al nuovo concessionario, ad oggi ancora in fase di perfezionamento, anche il presente bilancio d'esercizio, è stato redatto in conformità alle disposizioni del codice civile artt. 2423 – 2427 bis, interpretate ed integrate dai principi contabili emanati dall'Organismo Italiano Contabilità (OIC) nella prospettiva della continuità aziendale.

Permangono talune problematiche del passato che hanno portato alla redazione e rappresentazione dei bilanci delle società autostradali in base, ove possibile, a principi contabili statuiti e quand'essi mancassero, applicando prassi contabili che, comunque rispettose del principio generale della prudenza, hanno tenuto conto delle norme convenzionali



disciplinanti in modo specifico le poste caratteristiche del settore.

Nell'intento di armonizzare e rappresentare alla luce della legislazione vigente la situazione anzidetta, complessa per i vincoli oggettivi che ne emergono e, tenendo sempre come punto di riferimento il principio generale della chiarezza, della correttezza e della veridicità nell'espone i conti della Società, gli Amministratori hanno redatto il bilancio secondo i principi di rappresentazione ed i criteri di valutazione di seguito illustrati.

A partire dall'esercizio 2006, la S.p.A. Autovie Venete è soggetta all'attività di direzione e coordinamento da parte della capogruppo Friulia S.p.A. – Finanziaria Regionale del Friuli Venezia Giulia. In allegato viene riportata l'informativa di cui all'art. 2497 bis del Codice Civile.

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, 31.12.2018 e 23.12.2020 la stessa Presidenza del Consiglio dei Ministri prorogava lo stato di emergenza a tutto il 31.12.2017, 31.12.2018, 31.12.2020 e 31.12.2022.

L'elenco delle opere oggetto di commissariamento è riportato nel paragrafo a commento della voce immobilizzazioni materiali.

A seguito dell'introduzione della figura del Commissario Delegato, la Società e l'Anas hanno sottoscritto in data 18 novembre 2009 un atto aggiuntivo alla convenzione vigente con conseguente aggiornamento del relativo piano finanziario. Detto documento è divenuto pienamente efficace a seguito della sottoscrizione dell'atto di recepimento delle prescrizioni formulate dal Cipe avvenuta il 22.12.2010.

In data 4 novembre 2011, al fine di meglio precisare alcuni aspetti del rapporto concessionario in essere, è stato stipulato con l'Ente Concedente un "atto integrativo alla convenzione". Il documento è divenuto pienamente operativo a seguito della sua registrazione alla Corte dei Conti avvenuta in data 23.02.2012.

Nel marzo 2018 la Società ha sottoscritto con l'Ente Concedente il "Il Atto Aggiuntivo alla Convenzione Unica sottoscritta il 7 novembre 2007" che è divenuto pienamente efficace a seguito della registrazione alla Corte dei Conti avvenuta in data 16 maggio 2020.

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. Nell'ambito delle procedure in essere legate alla valorizzazione del valore di subentro, l'Ente

Concedente ha richiesto un aggiornamento del documento trasmesso. Sull'argomento si rimanda al paragrafo "fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio".

Il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, con comunicazione del 5 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. Nelle more delle decisioni delle autorità competenti la Società ha comunque provveduto a fornire all'Ente Concedente la documentazione richiesta da quest'ultimo con quantificazione del valore di subentro al 31.12.2019 e al 30.06.2020. Anche su questo argomento si segnala quanto riportato nel paragrafo "fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio".

In data 6 maggio 2019 l'Assemblea straordinaria della Società ha emendato lo statuto sociale modificando la decorrenza dell'esercizio allineandolo all'anno solare. La transizione è avvenuta in base alle seguenti modalità: l'esercizio iniziato il 1° luglio 2018 si è concluso, in linea con la precedente decorrenza, il 30 giugno 2019, mentre l'esercizio iniziato il 1° luglio 2019 si è chiuso al 31 dicembre 2019.

Per una corretta lettura dei dati del presente bilancio si segnala, pertanto, la non comparabilità dei valori economici e dei flussi finanziari rispetto a quelli dell'esercizio precedente che ha avuto una durata di soli sei mesi. Nelle riclassifiche gestionali economiche riportate nella relazione sulla gestione sono stati mantenuti anche i valori relativi all'esercizio 2018/2019.

Il bilancio è redatto in unità di Euro.



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, registrato dalla Corte dei Conti in data 16 maggio 2020 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) 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%

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 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 605.867.026 e sono suddivise in:

IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI	Euro	1.450.721
IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI	Euro	604.416.305

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	6.129.698	0	5.059.388	0	1.070.310
Acquisizioni dell'esercizio	901.138	0	0	0	901.138
Rivalutazioni, ammortamenti e svalutazioni dell'esercizio	0	0	950.013	0	-950.013
Trasferimenti da/ad altra voce	0	0	0	0	0
Dismissioni/Rettifiche avvenute nell'esercizio	-21.095	0	-21.095	0	0
TOTALE	7.009.741	0	5.988.306	0	1.021.435

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	1.663.103	0	1.241.327	0	421.776
Acquisizioni dell'esercizio	0	0	0	0	0
Rivalutazioni, ammortamenti e svalutazioni dell'esercizio	0	0	6.690	0	-6.690
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	1.248.017	0	415.086

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

6) IMMOBILIZZAZIONI IN CORSO ED ACCONTI					
	COSTO STORICO	RIVALUTAZIONI	AMMORTAMENTI	SVALUTAZIONI	SALDO
Valori all'inizio dell'esercizio	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	9.408.547	0	7.902.261	0	1.506.286
Acquisizioni dell'esercizio	901.138	0	0	0	901.138
Rivalutazioni, ammortamenti e svalutazioni dell'esercizio	0	0	956.703	0	-956.703
Trasferimenti da/ad altra voce	0	0	0	0	0
Dismissioni/Rettifiche avvenute nell'esercizio	-21.095	0	-21.095	0	0
TOTALE	10.288.590	0	8.837.869	0	1.450.721

IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI

1) TERRENI E FABBRICATI					
	COSTO STORICO	RIVALUTAZIONI	AMMORTAMENTI	SVALUTAZIONI	SALDO
Valori all'inizio dell'esercizio	23.670.729	2.659.248	14.528.087	7.009.200	4.792.690
Acquisizioni dell'esercizio	9.168	0	0	0	9.168
Rivalutazioni, ammortamenti e svalutazioni dell'esercizio	0	0	271.366	0	-271.366
Trasferimenti da/ad altra voce	0	0	0	0	0
Dismissioni/Rettifiche avvenute nell'esercizio	0	0	0	0	0
TOTALE	23.679.897	2.659.248	14.799.453	7.009.200	4.530.492

Le acquisizioni si riferiscono al perfezionamento dell'acquisto di un terreno nel Comune di Tarvisio località Coccau.



3) ATTREZZATURE INDUSTRIALI E COMMERCIALI					
	COSTO STORICO	RIVALUTAZIONI	AMMORTAMENTI	SVALUTAZIONI	SALDO
Valori all'inizio dell'esercizio	23.407.178	0	19.931.839	409.268	3.066.071
Acquisizioni dell'esercizio	748.674	0	0	0	748.674
Rivalutazioni, ammortamenti e svalutazioni dell'esercizio	0	0	880.152	0	-880.152
Trasferimenti da/ad altra voce	0	0	0	0	0
Dismissioni/Rettifiche avvenute nell'esercizio	-816.005	0	-811.986	0	-4.019
TOTALE	23.339.847	0	20.000.005	409.268	2.930.574

Le acquisizioni dell'esercizio si riferiscono all'acquisto di attrezzature diverse per Euro 412.129 (164.800 per lame sgombraneve, 81.150 per tre spargisale, 42.700 per due trattorini tagliaerba, 38.600 per uno strumento per rilievi topografici, 35.296 per attrezzature ad uso laboratorio, 26.520 per fornitura strumenti droga test e strumentazione di bordo ad uso polizia stradale, 7.850 per una tagliasuolo, 7.369 per una carotatrice e 7.844 per piccola attrezzatura), di apparecchiature elettriche ed elettroniche per Euro 215.824 (155.704 per postazioni tecnologiche, sistemi di collaborazione e dipartimentali, 59.413 per impianti antintrusione, sala

convegni e multimediali e 707 per la fornitura di un kit fotovoltaico), di mezzi di trasporto per Euro 110.542 (57.942 per l'acquisto di 3 autocarri con accessori e 52.600 per due furgoni) e di arredi vari per Euro 10.179.

Le dismissioni riguardano principalmente beni completamente ammortizzati (apparecchiature elettriche ed elettroniche Euro 677.536, attrezzature diverse Euro 68.629, arredi Euro 39.691 e veicoli Euro 30.149).

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) AUTOSTRADA IN ESERCIZIO (A4 - A23 - A28)					
	COSTO STORICO	RIVALUTAZIONI	AMMORTAMENTI	SVALUTAZIONI	SALDO
Valori all'inizio dell'esercizio	608.044.001	92.440.021	0	0	700.484.022
Acquisizioni dell'esercizio	0	0	0	0	0
Rivalutazioni, ammortamenti e svalutazioni dell'esercizio	0	0	0	0	0
Trasferimenti da/ad altra voce	363.026.363	0	0	0	363.026.363
Dismissioni/Rettifiche avvenute nell'esercizio	0	0	0	0	0
TOTALE	971.070.364	92.440.021	0	0	1.063.510.385

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

- adeguamento autostradale alla terza corsia per Euro 349.412.317 di cui Euro 348.125.154 per il tratto ponte Tagliamento-Gonars e svincolo Palmanova, Euro 994.465 per il tratto Quarto d'Altino-S. Donà di Piave ed Euro 292.698 per il casello autostradale di Meolo;
- devoluzione ad Autovie Venete da parte dei precedenti gestori delle aree di servizio per Euro 7.996.929;
- barriere fonoassorbenti relative al piano di risanamento acustico nel Comune di Duino-Aurisina per Euro 5.581.076;
- ulteriori lavori per Euro 36.041 (di cui Euro 24.064 per il Centro Servizi e ricovero auto a Porcia, Euro 8.863 per la caserma di S. Donà di Piave ed Euro 3.114 per i lavori della palazzina del Centro Servizi di Palmanova).

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	344.213	0	0	0	344.213
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	340.429.629	0	0	0	340.429.629

Le acquisizioni dell'esercizio si riferiscono alla definizione dell'esproprio relativo al Lotto 26 – tratto Pordenone-Conegliano (ditta Cesa Engineering).

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	59.402	0	0	0	59.402
Dismissioni/Rettifiche avvenute nell'esercizio	0	0	0	0	0
TOTALE	148.081.885	0	0	0	148.081.885

I trasferimenti si riferiscono al passaggio in esercizio dei lavori di completamento relativi all'adeguamento a raccordo autostradale della Villesse-Gorizia.



6)d) FONDO AMMORTAMENTO FINANZIARIO E CONTRIBUTI					
	31.12.2019	INCREMENTI	DECREMENTI	TRASFERIMENTI/ARROTONDAMENTI	31.12.2020
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	771.390.730	57.181.500	0	0	828.572.230
TOTALE	1.026.023.493	57.181.500	0	0	1.083.204.993

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	7.474.849	229.875	7.704.724	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	-94.142	0	-94.142	0	0
TOTALE	7.380.707	229.875	7.610.582	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	377.487.077	0	0	0	377.487.077
Acquisizioni dell'esercizio	113.638.793	0	0	0	113.638.793
Rivalutazioni, ammortamenti e svalutazioni dell'esercizio	0	0	0	0	0
Trasferimenti da/ad altra voce	-363.085.765	0	0	0	-363.085.765
Dismissioni/Rettifiche avvenute nell'esercizio	-10.320	0	0	0	-10.320
TOTALE	128.029.785	0	0	0	128.029.785

Gli incrementi delle immobilizzazioni devolvibili in corso sono così dettagliabili:

Autostrada A4-A23-A28:

- realizzazione della terza corsia Euro 103.242.108 (di cui Euro 69.561.224 riferibili al

tratto Ponte Tagliamento-Gonars e Svincolo Palmanova, Euro 27.705.491 al tratto S. Donà di Piave – Svincolo Alvisopoli, Euro 4.648.711 al tratto Gonars-Villesse, Euro 994.465 al tratto Quarto D’Altino – S. Donà di Piave, Euro 292.698 al Casello di Meolo ed Euro 39.519 per il nuovo casello di Alvisopoli);

- barriere fonoassorbenti Euro 1.155.815 (di cui Euro 1.122.819 nel Comune di Duino-Aurisina, Euro 31.173 nel Comune di Campofornido, Euro 348 nel Comune di Azzano X e altre spese comuni per inserzioni pubblicitarie e pagamenti imposte per Euro 1.475);
- realizzazione aree di sosta per i mezzi pesanti Euro 1.083.972;
- completamento delle barriere del casello del Lisert e Portogruaro Euro 29.429;
- razionalizzazione degli spazi C.S.Palmanova – nuove reti sottoservizi e sistemazioni esterne Euro 24.551;
- Centro Servizi e ricovero auto di Porcia Euro 24.064;
- piano di sicurezza autostradale – adeguamento piste immissione Euro 10.546;
- caserma Polstrada di S. Donà di Piave Euro 8.863;
- razionalizzazione degli spazi e costruzione C.S. Palmanova Euro 3.114.

Raccordo autostradale Villesse-Gorizia:

- adeguamento a sezione autostradale del raccordo di Villesse-Gorizia Euro 59.402.

Interventi relativi all’intera rete autostradale:

- devoluzione ad Autovie Venete da parte dei precedenti gestori delle aree di servizio Euro 7.996.929.

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	1.528.300.281	95.329.144	1.068.188.143	7.418.468	548.022.814
Acquisizioni dell'esercizio	114.740.848	0	0	0	114.740.848
Rivalutazioni, ammortamenti e svalutazioni dell'esercizio	0	0	58.333.018	0	-58.333.018
Trasferimenti da/ad altra voce	0	0	0	0	0
Dismissioni/Rettifiche avvenute nell'esercizio	-920.467	0	-906.128	0	-14.339
TOTALE	1.642.120.662	95.329.144	1.125.615.033	7.418.468	604.416.305

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	23.679.897	0	504.146	0	701.836	1.453.266	26.339.145
Attrezzature industriali e commerciali	23.339.847	0	0	0	0	0	23.339.847
Altri beni	108.548	0	0	0	0	0	108.548
Autostrada A4 A23 A28 in esercizio	971.070.364	7.293.712	21.059.358	64.025.111	61.840	0	1.063.510.385
Prolungamento A28 in esercizio	340.429.629	0	0	0	0	0	340.429.629
Villesse-Gorizia in esercizio	148.081.885	0	0	0	0	0	148.081.885
Altri beni devolvibili – attrezzature ind.li e comm.li	7.380.707	0	0	229.875	0	0	7.610.582
Immobilizzazioni devolvibili in corso ed acconti	128.029.785	0	0	0	0	0	128.029.785
TOTALE	1.642.120.662	7.293.712	21.563.504	64.254.986	763.676	1.453.266	1.737.449.806



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 31.12.2019				avanzamento nel solo esercizio 2020				Complessivo al 31.12.2020			
	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	2.727.677	0	5.170.904	0	1.094.518	0	1.094.518	2.443.227	3.822.195	0	6.265.422
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	578.075.614	148.705.160	0	726.780.774	89.217.619	14.014.169	0	103.231.788	667.293.233	162.719.329	0	830.012.562
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	15.367.056	2.197.299	0	17.564.355	1.102.306	53.509	0	1.155.815	16.469.362	2.250.808	0	18.720.170
j Adeguamento Centro Servizi / Stazione esazione / Caserme Polstrada	6.995.834	4.635.648	0	11.631.482	0	32.543	0	32.543	6.995.834	4.668.191	0	11.664.025
k Innovazioni gestionali intere tratte autostradali	6.411.239	4.058.867	0	10.470.106	16.131	41.347	0	57.478	6.427.370	4.100.214	0	10.527.584
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	25.068.260	0	137.800.920	0	59.402	0	59.402	112.732.660	25.127.662	0	137.860.322
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 diverse	0	0	0	0	0	7.996.929	0	7.996.929	0	7.996.929	0	7.996.929
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	935.380.460	269.499.002	0	1.204.879.462	90.336.056	23.292.417	0	113.628.473	1.025.716.516	292.791.419	0	1.318.507.935

Dettaglio degli investimenti in beni reversibili relativi alle opere commissariate

Riferimento convenzione di cui all'art. 2	Complessivo a tutto il 31.12.2019				avanzamento nel solo esercizio 2020				Complessivo al 31.12.2020			
	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	1.896.990	0	1.896.990	0	1.094.518	0	1.094.518	0	2.991.508	0	2.991.508
110 - Piano per la sicurezza autostradale: realizzazione di due aree di sosta per mezzi pesanti	0	983.378	0	983.378	0	1.083.972	0	1.083.972	0	2.067.350	0	2.067.350
111 - Piano per la sicurezza autostradale: adeguamento piste di immissione in autostrada	0	913.612	0	913.612	0	10.546	0	10.546	0	924.158	0	924.158
e - Adeguamento autostrada A4 realizzazione terza corsia	578.075.614	148.705.160	0	726.780.774	89.217.620	14.014.168	0	103.231.788	667.293.234	162.719.328	0	830.012.562
101 - Tratto Quarto d'Altino – S. Donà di Piave	254.781.872	71.799.092	0	326.580.964	0	994.465	0	994.465	254.781.872	72.793.557	0	327.575.429
92 - Nuovo casello autostradale di Meolo km 19+690	21.393.348	12.299.997	0	33.693.345	0	292.698	0	292.698	21.393.348	12.592.695	0	33.986.043
115 - Tratto S. Donà di Piave – Svincolo di Alvisopoli (escluso) sub lotto 1	26.782.373	7.459.804	0	34.242.177	18.775.775	5.438.597	0	24.214.372	45.558.148	12.898.401	0	58.456.549
115B - Tratto S. Donà di Piave – Svincolo di Alvisopoli (escluso) sub lotto 2	0	3.980.141	0	3.980.141	0	324.507	0	324.507	0	4.304.648	0	4.304.648
115C - Tratto S. Donà di Piave – Svincolo di Alvisopoli (escluso) sub lotto 3	0	6.914.593	0	6.914.593	0	1.234.987	0	1.234.987	0	8.149.580	0	8.149.580
115-2 C - Cavalcavia 2ª sublotto	0	1.057.986	0	1.057.986	0	1.880.144	0	1.880.144	0	2.938.130	0	2.938.130
115-3 C - Cavalcavia 3ª sublotto	0	0	0	0	0	51.481	0	51.481	0	51.481	0	51.481
116 - Nuovo casello autostradale di Alvisopoli km 69+900 e collegamento con SS.14	0	418.826	0	418.826	0	39.519	0	39.519	0	458.345	0	458.345
106 - Tratto Gonars - Villesse sub lotto 1	29.335.000	7.667.521	0	37.002.521	3.022.689	323.539	0	3.346.228	32.357.689	7.991.060	0	40.348.749
106B - Tratto Gonars – Villesse sub lotto 2	0	3.383.447	0	3.383.447	0	1.086.249	0	1.086.249	0	4.469.696	0	4.469.696
106C - Tratto Gonars – Villesse sub lotto 3	0	942.844	0	942.844	0	205.914	0	205.914	0	1.148.758	0	1.148.758
128 - Tratto nuovo ponte sul fiume Tagliamento – Gonars e nuovo Svincolo di Palmanova e variante S.S. 352 – 1° lotto	245.783.021	32.780.909	0	278.563.930	67.419.156	2.142.068	0	69.561.224	313.202.177	34.922.977	0	348.125.154
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	2.758.441	0	3.582.425	0	29.428	0	29.428	823.984	2.787.869	0	3.611.853
90 - Rifacimento barriere casello di Portogruaro	0	763.594	0	763.594	0	4.410	0	4.410	0	768.004	0	768.004
100 - Rifacimento barriere esistenti	823.984	1.994.847	0	2.818.831	0	25.018	0	25.018	823.984	2.019.865	0	2.843.849
k – Innovazioni gestionali intere tratte autostradali	0	409.282	0	409.282	0	8.863	0	8.863	0	418.145	0	418.145
103 - Caserma di S. Donà di Piave	0	409.282	0	409.282	0	8.863	0	8.863	0	418.145	0	418.145
m – Adeguamento sezione autostradale raccordo di Villesse-Gorizia	107.602.786	24.778.457	0	132.381.243	0	59.402	0	59.402	107.602.786	24.837.859	0	132.440.645
94 - Adeguamento sezione autostradale raccordo di Villesse-Gorizia	107.602.786	24.778.457	0	132.381.243	0	59.402	0	59.402	107.602.786	24.837.859	0	132.440.645
TOTALE	689.512.614	179.325.884	0	868.838.498	89.217.620	15.206.379	0	104.423.999	778.730.234	194.532.263	0	973.262.497



2.2 - IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE

Il valore attribuito alle immobilizzazioni finanziarie alla data di chiusura dell'esercizio è risultato pari a Euro 844.452. Di seguito vengono riportate le movimentazioni intervenute nel corso dell'esercizio.

IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE: PARTECIPAZIONI				
	IN IMPRESE CONTROLLATE	IN IMPRESE COLLEGATE	IN ALTRE IMPRESSE	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	-447.819	-447.819
Rivalutazioni	0	0	0	0
Riclassifiche	0	0	0	0
Altre variazioni	0	0	0	0
Totale variazioni	0	0	-447.819	-447.819
Valore di fine esercizio				
Costo	0	0	481.947	481.947
Rivalutazioni	0	0	0	0
Svalutazioni	0	0	32.181	32.181
Valore di bilancio	0	0	449.766	449.766



Con l'approvazione del piano di riparto da parte dell'Assemblea dei Soci avvenuta in data 3 dicembre 2020 si è di fatto conclusa la procedura di liquidazione della Società Pedemontana Veneta S.p.A.. Poiché l'Assemblea non è risultata totalitaria la cancellazione della società potrà essere effettuata solo dopo 90 giorni dal deposito del piano di riparto, pertanto la partecipazione al 31.12.2020 risulta ancora in essere.

Al 31.12.2019 la partecipazione era valorizzata a zero e a fronte di eventuali ulteriori oneri ad essa legati risultava stanziato un fondo rischi per Euro 297.168. Sulla base di quanto attribuito ad Autovie Venete in sede di liquidazione il valore della partecipazione è stato portato ad Euro 447.819 (a fronte di un costo storico di Euro 480.000) rilevando una rivalutazione pari ad Euro 744.987.

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 31.12.2020	Di cui Utile/(Perdita)	Percentuale di possesso al 31.12.2020	Valore di Bilancio al 31.12.2020	Crediti per partecipazioni
CAF INTERREGIONALE DIPENDENTI S.r.l. (*) Sede: Vicenza Capitale Sociale: Euro 275.756				
1.063.647	(911)	0,00%	129	0
CONSORZIO AUTOSTRADE ITALIANE ENERGIA Sede: Roma Fondo di dotazione: Euro 114.853				
114.244	0	1,6%	1.818	0
PEDEMONTANA VENETA S.p.A. in liquidazione (**) Sede: Verona Capitale Sociale: Euro 6.000.000				
5.597.742	(19.234)	8,00%	447.819	0

(*) *Dati di bilancio al 31.12.2019;*

(**) *Dati di bilancio finale di liquidazione al 31.10.2020.*

IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE: CREDITI				
	VALORE DI INIZIO ESERCIZIO	VARIAZIONE NELL'ESERCIZIO	VALORE DI FINE ESERCIZIO	Quota scadente oltre i 5 anni
Crediti immobilizzati verso altri	691.348	-296.662	394.686	0
Totale Crediti immobilizzati verso altri	691.348	-296.662	394.686	0

La voce è costituita interamente dal credito verso Promotur S.p.A. derivante dalla conclusione del rapporto di associazione in partecipazione rimborsabile secondo un piano di rientro concordato in 12 annualità, l'ultima delle quali scadente il 01.01.2022.

Le movimentazioni intervenute nella voce in oggetto sono state generate dai seguenti eventi:

- maturazione degli interessi dal 01.01.2020 al 31.12.2020 per Euro 197;
- rimborso della rata per l'anno 2020.

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	31.215	
Servizio internal audit	20.000	
Distacchi personale	80.949	
Compenso componente collegio dei revisori Capidav	4.000	
Rimborso costi generali		19.629

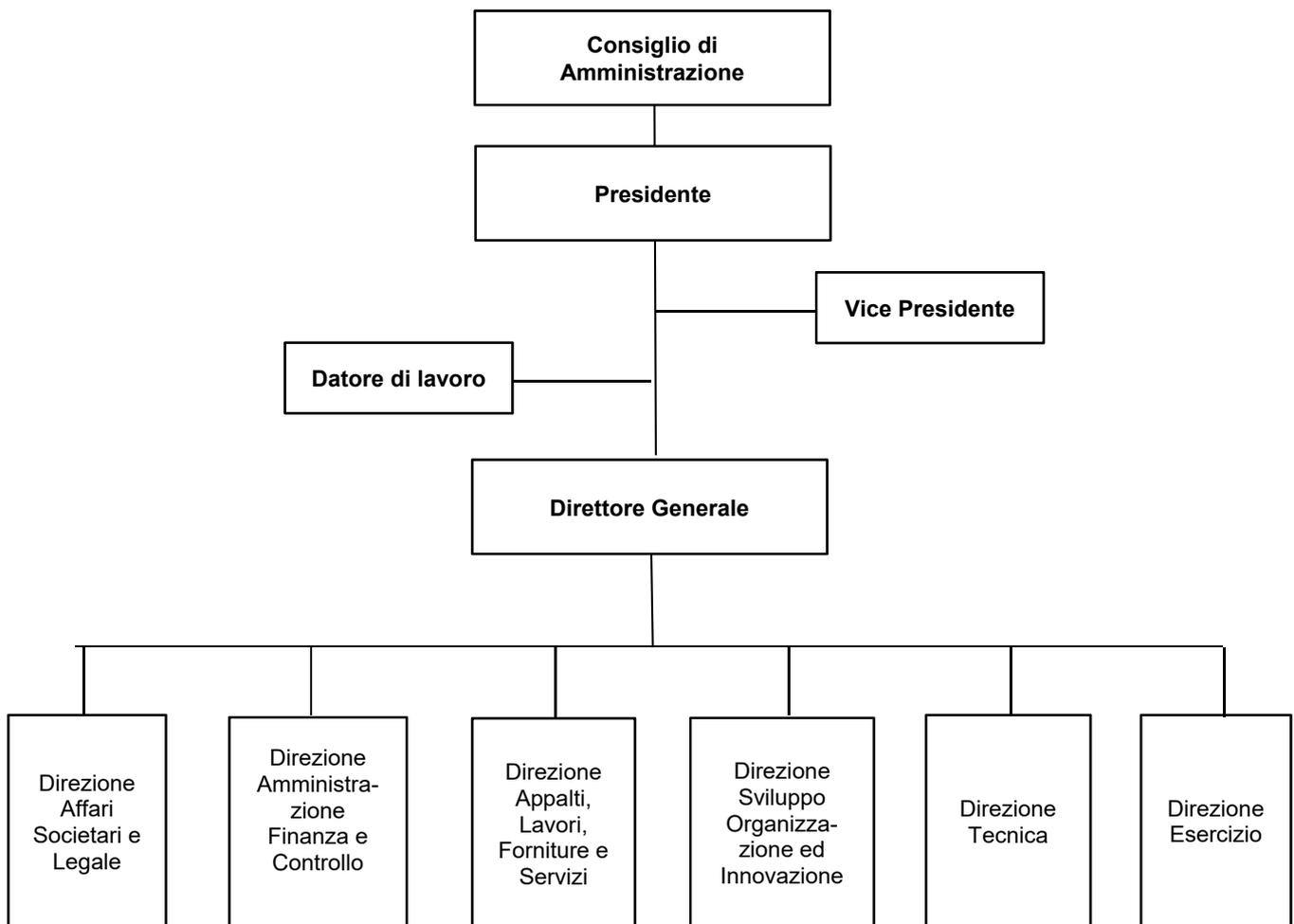
Tutte le transazioni commerciali sono avvenute a normali prezzi di mercato; i riaddebiti sono stati effettuati in base agli effettivi costi sostenuti.



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 31.12.2020.

STRUTTURA ORGANIZZATIVA DI S.P.A. AUTOVIE VENETE AL 31 DICEMBRE 2020



2.3 – RIMANENZE

Le rimanenze sono iscritte nell'attivo circolante per un valore pari a Euro 1.939.544. Di seguito si evidenzia la composizione delle stesse:

	SALDO AL 31.12.2020	SALDO AL 31.12.2019	VARIAZIONE
1) MATERIALI DI MANUTENZIONE E CONSUMO:			
- materiali manutenzione e riparazione beni devolvibili	1.683.378	1.510.700	172.678
- materiali di consumo e manutenzione beni non devolvibili	250.436	203.176	47.260
Totale rimanenze materiali di manutenzione e consumo	1.933.814	1.713.876	219.938
3) LAVORI IN CORSO SU ORDINAZIONE:			
- variante S.S. 352 dal casello di Palmanova alla S.S.14 (Lotto 2)	0	0	0
- variante S.S. 352 dal casello di Palmanova alla S.S.14(Lotto 3)*	0	12.537	-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	5.730	18.267	-12.537
TOTALE RIMANENZE	1.939.544	1.732.143	207.401

(*) 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)*	5.247.349	5.252.971	0	5.622
nuovo collegamento tra Palmanova e il "Triangolo della sedia" nell'area manzanese - 1° lotto*	17.344.093	17.571.927	0	227.834
nuovo collegamento tra Palmanova e il "Triangolo della sedia" nell'area manzanese - 2° lotto*	115.057	787.117	0	672.060
nuovo collegamento tra Palmanova e il "Triangolo della sedia" nell'area manzanese - 3° lotto*	110.810	787.117	0	676.307
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	5.453.899	5.486.389	0	32.490
circonvallazione sud di Pordenone *	17.833.392	20.920.843	0	3.087.451
svincolo di Gradisca raccordo Villesse-Gorizia*	1.173.801	1.168.071	5.730	0
svincolo di Gradisca raccordo Villesse-Gorizia* - Bretella dei Feudi	261.432	451.942	0	190.510
opere di completamento funzionale viabilità ordinaria di adduzione al casello autostradale di Ronchis	389.194	1.784.899	0	1.395.705
TOTALE	83.245.403	89.634.511	5.730	6.394.838

(*) opere commissariate.



2.4 - CREDITI DELL'ATTIVO CIRCOLANTE

I crediti esposti nell'attivo circolante ammontano a Euro 48.937.290 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 42.353, 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 31.12.2020	SALDO AL 31.12.2019	VARIAZIONE
1) Totale crediti verso clienti (*)	6.743.814	10.031.701	-3.287.887
4) Crediti verso imprese controllanti	1.973.489	0	1.973.489
5 bis) Crediti tributari	289.871	955.117	-665.246
5 quater) Crediti verso altri:			
- società autostradali interconnesse (**)	36.165.114	38.656.320	-2.491.206
- personale	1.248.870	1.143.397	105.473
- gestori dei pagamenti pedaggi con bancomat e carte di credito	413.680	607.126	-193.446
- anticipi e crediti verso fornitori	1.635.767	675.360	960.407
- cauzioni	111.431	112.431	-1.000
- diversi (***)	355.254	247.913	107.341
Totale crediti verso altri (5 quater)	39.930.116	41.442.547	-1.512.431
TOTALE CREDITI	48.937.290	52.429.365	-3.492.075

(*) al netto dei fondi svalutazione crediti, pari a Euro 94.425; di cui Euro 1.134.331 verso Lagardere Travel Retail Italia S.r.l., Euro 1.092.714 verso Chef Express S.p.A., Euro 1.045.770 verso Fast Eat Italy S.r.l. ed Euro 441.808 verso Eni S.p.A.;

(**) di cui, per traffico già attribuito al 31.12.2020: Euro 22.679.752 verso la Società Autostrade per l'Italia S.p.A. ed Euro 1.558.118 verso la CAV Concessioni Autostradali Venete, Euro 10.903.190 per lo stanziamento di fine periodo del traffico non ancora attribuito ed Euro 1.024.054 verso altre società autostradali interconnesse;

(***) di cui Euro 275.649 per premi assicurativi ed Euro 32.993 verso l'INAIL.

2.5 - DISPONIBILITA' LIQUIDE

Ammontano alla data di bilancio a Euro 119.590.185 e sono costituite da valori e depositi effettivamente disponibili e prontamente realizzabili. I depositi bancari e postali hanno generato interessi per Euro 45.199 (ricompresi nella voce 16d del conto economico) che sono stati contabilizzati per competenza.

	SALDO AL 31.12.2020	SALDO AL 31.12.2019	VARIAZIONE
1) depositi bancari e postali	117.035.939	196.977.135	-79.941.196
3) danaro e valori in cassa	2.554.246	4.456.483	-1.902.237
Totale	119.590.185	201.433.618	-81.843.433

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 102.658.488.

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 con giacenza pari ad Euro 8.785.210) sono soggetti a pegno a fronte della stipula dei contratti di finanziamento in essere con Cassa Depositi e Prestiti.



2.6 - RATEI E RISCONTI ATTIVI

La voce ammontante ad Euro 489.760, risulta composta dai soli risconti attivi che sono stati calcolati nel rispetto della competenza temporale.

Di seguito la loro composizione.

RISCONTI ATTIVI	SALDO AL 31.12.2020	SALDO AL 31.12.2019	VARIAZIONE
- Oneri finanziari	299.590	600.000	-300.410
- Quote associative	0	0	0
- Pasti personale	166.458	145.447	21.011
- Addestramento personale	0	9.839	-9.839
- Canoni di manutenzione	16.545	6.411	10.134
- Canoni vari	91	267	-176
- Spese condominiali	0	0	0
- Polizze assicurative	0	1.025.577	-1.025.577
- Altri	7.076	6.689	387
Totale risconti attivi	489.760	1.794.230	-1.304.470
Totale ratei e risconti attivi	489.760	1.794.230	-1.304.470

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 31.12.2020 ammonta a complessivi Euro 557.062.908 e la sua movimentazione è sintetizzata nel seguente prospetto:

VARIAZIONI DEL PATRIMONIO NETTO									
	SALDO AL 30.06.2019	DESTINAZIO NE UTILE/ PERDITA	ATTRIBU ZIONE DIVIDENDI	ALTRI MOVIM.	SALDO AL 31.12.2019	DESTINAZIO NE UTILE/ PERDITA	ATTRIBU ZIONE DIVIDENDI	ALTRI MOVIM.	SALDO AL 31.12.2020
I - Capitale	157.965.739	0	0	0	157.965.739	0	0	0	157.965.739
II - Riserva da sovraprezzo 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	23.421.281	329.127	0	0	23.750.408	281.923	0	0	24.032.331
VI - Altre riserve	350.846.652	5.595.152	0	2	356.441.806	4.792.709	0	-1	361.234.514
<i>Riserva Straordinaria</i>	<i>293.199.870</i>	<i>5.595.152</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>298.795.022</i>	<i>4.792.709</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>303.587.731</i>
<i>Ulteriori altre riserve</i>	<i>57.646.782</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>2</i>	<i>57.646.784</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>-1</i>	<i>57.646.783</i>
IX - Utile (perdita) dell'esercizio	6.582.527	-5.924.279	-658.248	5.638.474	5.638.474	-5.074.632	-563.842	15.213.456	15.213.456
X - Riserva negativa per azioni proprie in portafoglio	-5.262.890	0	0	0	-5.262.890	0	0	0	-5.262.890
TOTALE	537.433.067	0	-658.248	5.638.476	542.413.295	0	-563.842	15.213.455	557.062.908

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	303.587.731
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	-1
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	361.234.514

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, 2018/2019 e 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 31.12.2020	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	24.032.331	B	0		
Riserva straordinaria	303.587.731	A,B,C	303.587.731		
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	A,B,C	25.000		
Riserva straordinaria vincolata per ritardi investimenti P.F. 2009	2.823.600	-	0		
Totale riserve di utili	382.090.636		308.837.105	0	0
Riserve di rivalutazione	1.428.659	A,B,C	1.428.659		
Riserva arrotondamento Euro	-1	-	0		
Riserva negativa per azioni proprie in portafoglio Euro	-5.262.890	-	-5.262.890		
TOTALE	541.849.452		308.047.898	0	0
Quota non distribuibile			2.451.099		
Quota distribuibile			305.596.799		

Legenda: A: per aumento di capitale
B: per copertura perdite
C: per distribuzione ai soci

(*) a seguito della recente possibilità concessa dall'Ente Concedente di iscrivere, più appropriatamente, gli importi legati alle sanzioni tra i fondi rischi, si è provveduto, nell'esercizio corrente, ad effettuare il conseguente accantonamento. A seguito di un tanto la riserva risulta pienamente disponibile. Viene proposta all'Assemblea dei Soci la sua confluenza nella riserva straordinaria.

2.8 - FONDI PER RISCHI ED ONERI

Ammontano a complessivi Euro 160.169.175. La movimentazione avvenuta durante l'esercizio può essere così dettagliata:

VARIAZIONE DEI FONDI RISCHI ED ONERI				
	SALDO AL 31.12.2019	INCREMENTO	DECREMENTO	SALDO AL 31.12.2020
2) PER IMPOSTE ANCHE DIFFERITE	12.513	3.584	4.720	11.377
4) ALTRI FONDI PER RISCHI ED ONERI:				
(a) Fondo ripristino e sostituzione	14.285.000	15.887.000	14.285.000	15.887.000
(b) Altri fondi rischi ed oneri	154.915.173	11.053.000	21.697.375	144.270.798
TOTALE ALTRI FONDI PER RISCHI ED ONERI	169.200.173	26.940.000	35.982.375	160.157.798
TOTALE	169.212.686	26.943.584	35.987.095	160.169.175

La voce altri fondi rischi ed oneri è costituita da:

- stanziamenti per controversie per Euro 1.216.000 (incrementata nel presente esercizio di Euro 407.007 e decrementata per Euro 1.576.007);
- accantonamenti legati al personale dipendente per Euro 583.000 (incrementata di Euro 300.000 e decrementata per Euro 105.000);
- 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, per Euro 12.538.000 (incrementati nel presente esercizio per Euro 9.818.000);
- 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 300.000 (decrementati nel presente esercizio per Euro 300.000);
- stanziamento effettuato a fronte del possibile mancato pagamento del credito residuo generato dalla dilazione di pagamento concessa a Promotur per Euro 395.000 (stanziati integralmente nel presente esercizio);
- accantonamenti richiesti dall'Ente Concedente per sanzioni e penali per Euro 65.000 (accantonati tutti nel presente esercizio) di cui Euro 25.000 in "sostituzione" della preesistente riserva di patrimonio netto "Riserva vincolata per sanzioni e penali" ed Euro 40.000 a seguito della comunicazione del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti del 05.10.2020 (prot. MIT U0024420) e del 01.02.2021 (prot. MIT 0002588);
- altre poste minori per Euro 237.998 (incrementate nel presente esercizio per Euro 67.993).

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 31.12.2020 ammonta ad Euro 128.935.800 con un utilizzo nell'esercizio corrente pari ad Euro 19.419.200 (confluito nella voce A5 del conto economico). 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 negli esercizi 2019 e 2020 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, al fine della determinazione del valore di indennizzo, detta posta (valorizzata alla data del subentro stesso) verrà sottratta dal valore netto dei cespiti devolvibili riconosciuti. Sull'argomento si rimanda a quanto illustrato nella relazione sulla gestione.

I decrementi dell'esercizio della voce Altri fondi per rischi ed oneri risultano inoltre alimentati dall'azzeramento dello stanziamento di Euro 297.168 appostato nei precedenti esercizi a fronte della svalutazione della partecipazione Pedemontana Veneta S.p.A. eccedente il suo valore di carico. In merito si rimanda a quanto riportato nel paragrafo 2.2. immobilizzazioni finanziarie.

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 negli scorsi esercizi, si è quindi ritenuto opportuno effettuare un accantonamento, pari ad Euro 15.887.000, tale da far raggiungere al fondo una consistenza corrispondente alle manutenzioni previste per i successivi 12 mesi, arco temporale entro cui, ad oggi, potrebbe concretizzarsi il subentro del nuovo concessionario.

L'utilizzo del fondo ripristino e sostituzione nel presente esercizio, ammontante ad Euro 14.285.000 è risultato pari alla consistenza del fondo iniziale in quanto le manutenzioni consuntivate sono risultate superiori a detto importo.

Di seguito il riepilogo delle spese di manutenzione consuntivate nelle singole voci di conto economico.

• acquisti di materiali per la manutenzione di beni devolvibili	1.295.869
• variazione delle rimanenze di materiali per la manutenzione di beni devolvibili	-172.678
• servizi di manutenzione beni devolvibili	15.247.634
Totale	16.370.825

Nella tabella che segue si riporta la composizione del fondo ripristino e sostituzione distinguendo gli accantonamenti deducibili da quelli fiscalmente non ammessi e quindi ripresi a tassazione negli esercizi di competenza.

	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
31.12.2020	15.596.325	290.675	11.154.978	3.130.022	15.596.325	290.675	15.887.000



2.9 - TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO

È iscritto al passivo del bilancio per un valore pari a Euro 6.772.466 e corrisponde all'effettivo debito dell'azienda verso i dipendenti per gli obblighi maturati al 31.12.2020, 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 31.12.2019	INCREMENTI	DECREMENTI	SALDO AL 31.12.2020
7.457.027	2.139.933	2.824.494	6.772.466



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 53.622.784, di cui Euro 81.891 verso fornitori esteri.

Di seguito il dettaglio della composizione della voce in esame.

	SALDO AL 31.12.2020	SALDO AL 31.12.2019	VARIAZIONE
(4) Totale debiti verso banche	392.690	288.259	104.431
(6) Totale acconti (*)	6.549.949	10.956.225	-4.406.276
(7) Totale debiti verso fornitori	29.120.937	49.345.025	-20.224.088
(11) Debiti verso imprese controllanti	0	6.028.712	-6.028.712
(12) Debiti tributari			
- IVA (**)	3.227.997	4.174.036	-946.039
- IRAP	234.691	394.943	-160.252
- IRES	0	923.749	-923.749
- Ritenute effettuate	1.352.966	1.395.726	-42.760
Totale debiti tributari	4.815.654	6.888.454	-2.072.800
(13) Debiti verso Istituti di previdenza e sicurezza sociale			
- Contributi	1.710.806	1.754.925	-44.119
- Cassa di Previdenza e altri fondi	460.567	480.012	-19.445
Totale debiti verso Istituti di previdenza e sicurezza sociale	2.171.373	2.234.937	-63.564
(14) Altri debiti			
- Personale	3.168.872	3.777.883	-609.011
- Società autostradali interconnesse	2.456.439	4.089.113	-1.632.674
- Canone concessionale	2.668.646	3.534.075	-865.429
- Canone di sub concessione	1.176.551	197.270	979.281
- Cauzioni passive	235.021	195.276	39.745
- Premi assicurativi	2.948	29.737	-26.789
- Fondo interno di solidarietà	316.929	324.896	-7.967
- Competenze su conti dedicati opere in delegazione intersoggettiva	57.649	56.016	1.633
- Diversi	489.126	531.004	-41.878
Totale altri debiti	10.572.181	12.735.270	-2.163.089
TOTALE DEBITI	53.622.784	88.476.882	-34.854.098

(*) di cui Euro 6.394.838 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 40.924 e possono essere così dettagliati:

RATEI PASSIVI	SALDO AL 31.12.2020	SALDO AL 31.12.2019	VARIAZIONE
- Consulenze	2.984	0	2.984
- Servizio informazione agenzia Ansa	0	6.225	-6.225
- Canoni manutenzione	0	7.618	-7.618
- Noli	1.017	1.017	0
- Altri	43	43	0
Totale ratei passivi	4.044	14.903	-10.859
RISCONTI PASSIVI	SALDO AL 31.12.2020	SALDO AL 31.12.2019	VARIAZIONE
- Gestione servizi all'utenza	28.130	28.191	-61
- Canoni attivi	8.750	8.767	-17
Totale risconti passivi	36.880	36.958	-78
Totale ratei e risconti passivi	40.924	51.861	-10.937



2.12 – IMPEGNI E GARANZIE

Si riporta il dettaglio degli impegni e delle garanzie.

	SALDO AL 31.12.2020	SALDO AL 31.12.2019	VARIAZIONE
Rischi per garanzie prestate a terzi	5.102.988	5.029.235	73.753
Altri rischi	77.271.205	14.669.947	62.601.258
Impegni	214.872.526	515.715.036	-300.842.510
TOTALE	297.246.719	535.414.218	-238.167.499

Nei rischi per garanzie prestate a terzi sono indicate le fidejussioni concesse all'Ente Concedente (Euro 2.927.181), 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 2020 evidenzia un utile netto di Euro 15.213.456 alla cui formazione hanno contribuito:

	SALDO 2020	SALDO 01.07.2019 31.12.2019
VALORE DELLA PRODUZIONE	203.981.670	119.175.389
COSTI DELLA PRODUZIONE	-186.036.997	-103.639.834
DIFFERENZA TRA VALORE E COSTO DELLA PRODUZIONE	17.944.673	15.535.555
PROVENTI ED ONERI FINANZIARI	-2.476.260	-1.221.738
RETTEIFICHE DI VALORE DI ATTIVITA' FINANZIARIE	744.987	0
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE	16.213.400	14.313.817
IMPOSTE DELL'ESERCIZIO	-999.944	-8.675.343
UTILE DELL'ESERCIZIO	15.213.456	5.638.474

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

3.2 - VALORE DELLA PRODUZIONE

SUDDIVISIONE DEL VALORE DELLA PRODUZIONE	SALDO 2020	SALDO 01.07.2019 31.12.2019
Proventi da transiti	140.751.369	97.115.591
Integrazione canone di concessione art. 19, comma 9 del D.L. 78/2009 convertito in Legge 102/2009	16.827.449	11.308.323
Indennizzi transiti eccezionali	1.126.670	564.236
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	158.705.488	108.988.150
Variazione lavori in corso su ordinazione	-12.537	12.537
Corrispettivi lavori in corso su ordinazione	7.822.382	2.545.158
Canoni diversi	287.204	120.974
Penalità attive	11.500	12.085
Plusvalenze da immobilizzazioni materiali	18.011	12.988
Proventi da esazione effettuata per c/terzi	1.883.114	1.380.292
Rimborsi costi del personale	49.375	16.074
Rimborsi di costi amministrativi	36.309	20.467
Rimborsi diversi	605.466	413.994
Rimborsi di spese di manutenzione	367.432	194.135
Royalties aree di servizio	3.996.885	3.683.933
Devoluzione aree di servizio	7.963.009	0
Utilizzo debito di poste figurative	19.419.200	0
Ricavi diversi	2.647.741	1.391.334
Contributi in conto esercizio	181.091	383.268
Altri ricavi e proventi	45.288.719	10.174.702
TOTALE VALORE DELLA PRODUZIONE	203.981.670	119.175.389

La voce ammonta ad Euro 203.981.670 ed è formata principalmente dai proventi da transiti per Euro 140.751.369, dall'utilizzo del debito di poste figurative per Euro 19.419.200, dai proventi generati dalla devoluzione delle aree di servizio per Euro 7.963.009 e dai corrispettivi lavori in corso su ordinazione per Euro 7.822.382.

Come già illustrato a commento della voce "Fondi Per Rischi ed Oneri" (par. 2.8) dall'esercizio 2015/2016, tenuto conto della scadenza della concessione (avvenuta il 31 marzo 2017), si è ritenuto 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. A seguito della consistente riduzione dei ricavi da pedaggio generata dall'emergenza epidemiologica, nell'esercizio 2020 i costi

ammessi consuntivati sono risultati eccedenti gli introiti da pedaggio con conseguente riduzione dell'importo accantonato negli esercizi precedenti per Euro 19.419.200.

Nel corso dell'esercizio sono stati formalizzati gli "atti ricognitori" relativi a 9 aree di servizio a seguito dei quali è stato sancito il passaggio di proprietà delle infrastrutture realizzate dai precedenti gestori, non più titolari del rapporto di subconcessione, ad Autovie Venete. A seguito di un tanto e tenuto conto della prassi contabile di settore supportata sotto l'aspetto fiscale dalla risposta a specifico interpello presentato dalla società Autostrada dei Fiori S.p.A. in data 02.07.2004 (interpello prot. 954-181559/2004 d.d. 28.10.2004) è stato consuntivato un ricavo di Euro 7.963.009 corrispondente ai valori di perizia dei beni oggetto di devoluzione a fronte di un incremento del valore del cespite autostradale a cui sono stati imputati anche gli oneri direttamente riconducibili all'operazione pari ad Euro 33.920 (incremento del cespite Euro 7.996.929 = 7.963.009 + 33.920).

Nel corso dell'esercizio in esame sono stati incassati contributi, erogati dalla Commissione Europea, per Euro 181.091, di cui Euro 110.510 relativi al progetto 2014-EU-TM-0588-W MEDTIS2 ed Euro 70.581 relativi al progetto 2014-EU-TM-0365-W URS.

SUDDIVISIONE DEI PEDAGGI	SALDO 2020	SALDO 01.07.2019 31.12.2019
Proventi da transiti	140.751.369	97.115.591
Integrazione canone di concessione art. 19 , comma 9 del D.L. 78/2009 convertito in Legge 102/2009	16.827.449	11.308.323
Totale pedaggi al lordo del sovrapprezzo	157.578.818	108.423.914
Indennizzi transiti eccezionali	1.126.670	564.236
Totale ricavi delle vendite e delle prestazioni	158.705.488	108.988.150



3.3 - COSTI DELLA PRODUZIONE

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

SUDDIVISIONE DEI COSTI	SALDO 2020	SALDO 01.07.2019 31.12.2019
Materiali di manutenzione beni devolvibili	1.295.869	406.233
Materiali di manutenzione beni non devolvibili	142.571	56.118
Terreni per lavori in corso su ordinazione	161.120	71.783
Carburanti	627.009	385.165
Biglietti magnetici e tessere	97.455	29.833
Materiali di consumo	385.181	87.350
Cancelleria	35.982	18.723
Totale	2.745.187	1.055.205

I costi per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci sono risultate pari ad Euro 2.745.187. Le poste più significative riguardano l'acquisto di materiali di manutenzione dei beni devolvibili (Euro 1.295.869) e l'acquisto di carburante per autotrazione (Euro 627.009).

Costi per servizi



SUDDIVISIONE DEI COSTI	SALDO 2020	SALDO 01.07.2019 31.12.2019
Manutenzione beni devolvibili	15.247.634	6.582.118
Manutenzione beni non devolvibili	455.955	207.371
Servizi di gestione autostrada	2.690.551	1.770.796
Lavori in corso su ordinazione	7.648.726	2.466.580
Compensi e rimborsi amministratori	186.254	159.856
Compensi e rimborsi sindaci	115.101	67.738
Aggiornamento software e conduzione sistemi informativi	223.260	114.280
Energia, gas ed acqua	2.086.389	1.028.356
Assicurazioni	1.477.382	839.430
Spese postali, telefoniche e canoni linee di comunicazione	177.367	73.458
Inserzioni e pubblicazioni	129.325	82.308
Spese per la formazione del personale	36.906	52.308
Altre prestazioni di servizi	3.568.053	2.231.265
Totale	34.042.903	15.675.864

I costi per servizi alla data del bilancio ammontano ad Euro 34.042.903 e sono costituiti principalmente dalle manutenzioni dei beni devolvibili (Euro 15.247.634), dai lavori in corso su

ordinazione (Euro 7.648.726) e dai servizi di gestione autostrada (Euro 2.690.551).

Costi per il godimento di beni di terzi

SUDDIVISIONE DEI COSTI	SALDO 2020	SALDO 01.07.2019 31.12.2019
Nolo autoveicoli	919.090	450.564
Altri noli e locazioni	297.351	133.291
Totale	1.216.441	583.855

I costi per il godimento di beni di terzi sono costituiti prevalentemente da noli di autoveicoli.

Costi per il personale

Il costo del lavoro sostenuto per il personale dipendente nell'esercizio figura nel conto economico per Euro 52.787.654.

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

CATEGORIA	2020	2019
Dirigenti	7	7
Quadri	27	27
Impiegati:		
- a tempo indeterminato	400	423
- a tempo determinato	3	3
Impiegati esazione:		
- a tempo indeterminato	124	112
- a tempo determinato	2	25
Operai:		
- a tempo indeterminato	39	42
- a tempo determinato		
Totale	602	639



Ammortamenti e svalutazioni

SUDDIVISIONE DEI COSTI	SALDO 2020	SALDO 01.07.2019 31.12.2019
Ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	956.703	401.680
Ammortamento finanziario delle immobilizzazioni materiali gratuitamente devolvibili	57.181.500	26.896.678
Ammortamento delle altre immobilizzazioni materiali	1.151.519	623.177
Ammortamento delle immobilizzazioni materiali	58.333.019	27.519.855
Svalutazione dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilità liquide	33.031	23.723
Totale	59.322.753	27.945.258

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 2020	SALDO 01.07.2019 31.12.2019
Variazione delle rimanenze di materiali di manutenzione e consumo devolvibili	-172.678	-201.105
Variazione delle rimanenze di materiali di manutenzione e consumo non devolvibili	-47.260	23.191
Totale	-219.938	-177.914

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

Accantonamenti per rischi

La voce ammonta ad Euro 10.753.000. Per i dettagli della sua composizione si rimanda a quanto riportato a commento della voce fondi per rischi ed oneri. Si segnala che, in base a quanto previsto nei principi contabili, un accantonamento pari ad Euro 300.000 relativo al personale dipendente è confluito direttamente alla voce B 9) del conto economico.

Altri accantonamenti

La voce ammonta ad Euro 1.602.000 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 2020	SALDO 01.07.2019 31.12.2019
Integrazione canone di concessione art. 19, comma 9 del D.L. 78/2009 convertito in Legge 102/2009	16.827.449	11.308.323
Canone concessionale	3.378.033	2.330.775
Canone per subconcessioni	2.429.636	683.623
Associazioni e convegni	247.847	125.509
Imposte e tasse	385.933	193.899
Perdite su crediti	50.740	350.754
Altri oneri di gestione	467.359	232.219
Totale	23.786.997	15.225.102

Gli oneri diversi di gestione ammontano complessivamente ad Euro 23.786.997. Le poste più significative si riferiscono ai costi relativi all'integrazione canone di concessione (Euro 16.827.449), al canone concessionale (Euro 3.378.033) e al canone per subconcessioni (Euro 2.429.636).



3.4 - PROVENTI E ONERI FINANZIARI

Altri proventi finanziari

Gli altri proventi finanziari di competenza dell'esercizio 2020 sono risultati pari a Euro 51.503 di cui Euro 45.199 per interessi attivi bancari.

Oneri finanziari

Gli oneri finanziari di competenza dell'esercizio in esame sono risultati pari ad Euro 2.527.918. La suddivisione in base alla natura del prestito o della passività finanziaria che ne ha originato la maturazione è così dettagliata:

SUDDIVISIONE DEGLI INTERESSI E DEGLI ONERI FINANZIARI					
	VERSO IMPRESE CONTROLLATE	VERSO IMPRESE COLLEGATE	VERSO IMPRESE CONTROLLANTI	VERSO TERZI	TOTALE
Diversi	0	0	0	2.527.918	2.527.918
TOTALE	0	0	0	2.527.918	2.527.918



Gli oneri diversi sono principalmente costituiti dalle commissioni di upfront (Euro 300.410), di impegno (Euro 1.979.942) e dalla garanzia fideiussoria (Euro 244.000) 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 155, viene alimentata a seguito del flusso di valuta estera riscosso presso i caselli di esazione.

3.5 - RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITA' FINANZIARIE

Rivalutazioni di attività finanziarie

Nel corso dell'esercizio 2020 sono state registrate rivalutazioni di attività finanziarie per Euro 744.987 tutte riconducibili alla partecipazione nella società Pedemontana Veneta S.p.A. in liquidazione. Per maggiori dettagli si rimanda a quanto illustrato al paragrafo 2.2 Immobilizzazioni 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 999.944 come di seguito ripartito:

IMPOSTE SUL REDDITO	SALDO 2020	SALDO 01.07.2019 31.12.2019
Imposte correnti:		
IRES dell'esercizio	1.145.428	7.255.936
IRAP dell'esercizio	306.692	1.311.917
Poste rettificative e/o di natura straordinaria	-451.040	108.202
Totale imposte correnti	1.001.080	8.676.055
Imposte differite ed anticipate:		
IRES	-1.136	-712
IRAP	0	0
Totale imposte differite e anticipate	-1.136	-712
TOTALE IMPOSTE SUL REDDITO	999.944	8.675.343



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, principalmente dall'abolizione del saldo Irap 2019 nonché 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	31.12.2020		31.12.2019	
		ammontare delle differenze temporanee	effetto fiscale	ammontare delle differenze temporanee	effetto fiscale
Imposte differite					
- rateizzazione plusvalenze imponibili IRES	27,50%	-19.939	-5.483	-33.501	-9.213
- rateizzazione plusvalenze imponibili IRES	24,00%	-24.556	-5.894	-13.750	-3.300
Totale imposte differite		-44.495	-11.377	-47.251	-12.513

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 51.607 migliaia di Euro (stima con aliquota ires al 27,5%) ed è riconducibile alla giacenza dei fondi rischi tassati (base imponibile 144.271 Euro/000, stima imposta 45.301 Euro/000), alla giacenza del fondo di ripristino e sostituzione tassato (base imponibile 291 Euro/000 stima imposte 80 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 5.505 Euro/000 stima imposte 1.729 Euro/000) e ad altre partite minori (base imponibile 123 Euro/000 stima imposte 34 Euro/000).

L'imponibile fiscale IRES differisce dai valori civilistici per la presenza di variazioni in diminuzione per Euro/000 30.290 principalmente imputabili all'utilizzo dei fondi rischi (Euro/000 21.400), al premio capitalizzazione ACE – Aiuto Crescita Economica (Euro/000 1.525), all'utilizzo del fondo di ripristino non dedotto negli esercizi precedenti (Euro/000 3.130), alla quota di 1/6 delle manutenzioni eccedenti il fondo di ripristino fiscale preesistente (Euro/000 2.479). Dette variazioni risultano parzialmente compensate da variazioni in aumento per Euro/000 17.864 principalmente imputabili all'accantonamento al fondo rischi (Euro/000 11.053), all'indeducibilità degli autoveicoli (Euro/000 268), dall'accantonamento non deducibile al fondo di ripristino (Euro/000 291) e dalle manutenzioni eccedenti il fondo di ripristino preesistente (Euro/000 5.216).

L'imponibile fiscale IRAP differisce dalla somma algebrica delle voci di bilancio costituenti la base imponibile principalmente per la variazione in diminuzione dovuta all'utilizzo di fondi rischi per Euro/000 21.400 parzialmente compensata dalle variazioni in aumento imputabili ai costi, compensi e utili di cui all'art. 11, comma 1, lettera b), D.Lgs. 446/1997 confluiti a conto economico (Euro/000 389) e direttamente capitalizzati (Euro/000 3.000). Si segnala inoltre che, dall'esercizio 2015/2016, 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	158.939
Collegio Sindacale	112.599

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 38.437 per la certificazione del bilancio dell'esercizio.



4. FATTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO LA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO

Il 26 gennaio 2021, e quindi ad esercizio sociale concluso, il Concedente nel rendere noto di aver nuovamente esaminato la documentazione acquisita per la rideterminazione del valore dei cespiti ammissibili ai fini convenzionali, ha comunicato una significativa ulteriore rettifica (pari a circa Euro 7 milioni) al valore netto dei cespiti devolvibili riferito al 30 giugno 2020, ammissibile ai fini convenzionali, così come definiti dalla Società rappresentando altresì l'esigenza di acquisire una versione aggiornata del PEF Transitorio e del valore dei cespiti devolvibili.

Ritenendo il provvedimento del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti lesivo della posizione e degli interessi della Società è risultato ineludibile procedere all'impugnazione dello stesso ferma restando l'ottemperanza alla richiesta di procedere all'aggiornamento e alla presentazione del Piano Economico Finanziario per il periodo aprile 2017 - dicembre 2038 elaborato assumendo i dati a consuntivo risultanti dai bilanci chiusi al 30 giugno 2017, 2018 e 2019 nonché dal bilancio semestrale chiuso al 31 dicembre 2019, regolarmente approvati dall'Assemblea dei Soci, e redatto in coerenza con il principio di salvaguardia delle specifiche pattuizioni convenzionali vigenti (cfr. Delibera CIPE n. 38 del 24 luglio 2019) e, quindi, in aderenza e continuità con le disposizioni di cui all'Atto Integrativo del 4 novembre 2011.

La Società, pertanto, fermo e impregiudicato il Ricorso pendente innanzi al TAR Lazio (sub R.G. 2171/2020), con atto notificato il 25 febbraio 2021 provvedeva a promuovere Ricorso per motivi aggiunti avverso il provvedimento del Concedente di data 26.01.2021 e, con comunicazione del 2 marzo 2021, ha provveduto a trasmettere formalmente al Concedente l'aggiornamento del Piano Economico Finanziario (PEF) Transitorio già presentato in data 29 novembre 2019.



Il suddetto Piano, qualora dovesse ottenere l'approvazione da parte del CIPE (ora CIPESS), dovrà poi essere accompagnato dalla sottoscrizione del c.d. Terzo Atto Aggiuntivo, salva ratifica da parte dell'Assemblea dei Soci.

5. PROPOSTA DI DESTINAZIONE DELL'UTILE DELL'ESERCIZIO

In merito alla proposta di destinazione degli utili o di copertura delle perdite prevista dal comma 22-septies dell'articolo 2427 del Codice Civile e tenuto conto che il presente bilancio d'esercizio consuntivo un utile pari ad Euro 15.213.456,22, il Consiglio di Amministrazione propone all'Assemblea dei Soci:

- di destinare alla "riserva legale" un importo di Euro 760.672,81;
- di destinare alla "riserva straordinaria" un importo di Euro 14.452.783,41;
- di far confluire la riserva vincolata per sanzioni e penali, pari ad Euro 25.000, nella riserva straordinaria a seguito dell'avvenuto stanziamento del relativo importo nei fondi rischi.

Trieste, 26 marzo 2021

IL PRESIDENTE
Avv. Maurizio Paniz







***Nota allegata al Bilancio dell'esercizio
01 gennaio 2020 – 31 dicembre 2020***

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



STATISTICHE DI TRAFFICO VEICOLI - KM PAGANTI ANNO SOLARE 2020

TRAFFICO SULLA RETE ESTESA (Comprendente il traffico convenzionale)			
	Traffico leggero	Traffico pesante	Traffico complessivo
gennaio	123.679.043	60.487.669	184.166.712
febbraio	106.283.524	63.077.500	169.361.024
marzo	32.933.920	47.421.247	80.355.167
aprile	13.032.803	34.645.900	47.678.703
maggio	43.846.709	50.523.672	94.370.381
giugno	105.710.428	60.533.289	166.243.717
luglio	145.592.566	70.978.178	216.570.744
agosto	163.579.215	55.357.423	218.936.638
settembre	132.001.804	68.099.727	200.101.531
ottobre	108.506.548	69.520.643	178.027.191
novembre	66.237.215	63.730.047	129.967.262
dicembre	67.087.808	55.470.887	122.558.695
TOTALE	1.108.491.583	699.846.182	1.808.337.765

NOTA: Le tabelle sopra riportate, elaborate secondo il disposto di cui alla nota del 28.03.96 prot. ANAS, comprendono i veicoli/Km paganti, soggetti all'ex devoluzione ai sensi dell'art. 1 della L. 296/2006. Con l'aggiunta del traffico esente e di quello eventualmente stimato in caso di scioperi o circostanze consimili si ottiene il raccordo con i dati esposti nella relazione sulla gestione.



STATISTICHE DI TRAFFICO VEICOLI - KM PAGANTI ANNO SOLARE 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

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







***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 31.12.2019 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 31 dicembre 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	31.12.2019	30.06.2019
Crediti verso soci per versamenti ancora dovuti	733.999	0
Immobilizzazioni	553.764.940	541.132.321
Attivo circolante	100.162.678	105.746.196
Ratei e risconti	636.102	703.436
TOTALE ATTIVO	655.297.718	647.581.953
PASSIVO	31.12.2019	30.06.2019
Capitale	361.134.824	361.564.919
Riserve	278.937.469	274.152.223
Utile (perdita) dell'esercizio	155.816	1.481.015
Patrimonio netto	640.228.109	637.198.157
Fondi	6.353.742	6.480.757
TFR	1.216.127	1.284.024
Debiti	7.499.740	2.523.127
Ratei e risconti	0	95.888
TOTALE PASSIVO	655.297.718	647.581.953

CONTO ECONOMICO	31.12.2019	30.06.2019
Valore della produzione	992.604	5.767.857
Costi della produzione	-2.441.632	-6.461.864
Differenza tra valore e costi della produzione	-1.449.028	-694.008
Proventi e oneri finanziari	2.551.448	7.764.210
Rettifiche di valore di attività finanziarie	-1.308.619	-5.472.246
Risultato prima delle imposte	-206.199	1.597.956
Imposte sul reddito d'esercizio	362.015	-116.941
UTILE (PERDITA) D'ESERCIZIO	155.816	1.481.015





Relazione del Collegio Sindacale



S.P.A. AUTOVIE VENETE

Sede legale in TRIESTE, Via Locchi n. 19

Capitale sociale Euro 157.965.738,58 i.v.

Codice fiscale ed iscrizione al Registro Imprese di Trieste n. 00098290323

R.E.A. di Trieste n. 14195

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

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

BILANCIO AL 31 DICEMBRE 2020

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 2020 è stato approvato dal Consiglio di Amministrazione in data 26 marzo 2021 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 2018/2019, 2019 e 2020, riferisce nell'incontro del 25 marzo 2021, di aver svolto durante l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2020, i controlli relativi alla regolare tenuta della contabilità sociale e di aver provveduto all'accertamento della corrispondenza del bilancio con le risultanze dei libri e delle scritture contabili.

La Società di revisione, nella sua relazione rilasciata il 12 aprile 2021, riferisce che il bilancio di esercizio fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria della società al 31 dicembre 2020, 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, tenutosi l'11 dicembre 2020, ha confermato l'Internal audit alla Capogruppo Friulia S.p.A. fino al 31 dicembre 2021; mentre l'Organismo di Vigilanza, al cui interno figura un componente del Collegio Sindacale, era stato nominato per il periodo 1 luglio 2019 – 31 dicembre 2021 dal Consiglio di Amministrazione del 27 giugno 2019.

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 23 ottobre 2020, il Presidente dell'Organismo di Vigilanza e l'Internal Audit per un confronto rispetto alle attività svolte e programmate, nonché le relative modalità operative.

Le attività del Collegio Sindacale sono state svolte regolarmente e documentate, ai sensi dell'art. 2404 c.c., nonostante negli ultimi mesi non sia stato possibile accedere di persona alla sede sociale per le norme relative alla pandemia in corso.

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, informazioni relative al budget e al bilancio.

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.

Il Collegio Sindacale ritiene che gli assetti organizzativi, contabili ed amministrativi siano adeguati e coerenti alla dimensione e struttura della Società.

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, eccetto quello relativo alla proposta della società di revisione da nominare in sede di assemblea di approvazione del presente Bilancio.

In tema di continuità aziendale, si segnala quanto riportato nella nota integrativa e nella relazione sulla gestione ovvero che, se da un lato il 31 marzo 2017 è intervenuta la scadenza naturale della Convenzione di concessione, dall'altro il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, con nota del 6 febbraio 2017, ha chiesto ad Autovie, nelle more della definizione del nuovo assetto concessorio, di proseguire nella gestione della Concessione secondo i termini e le modalità previsti dalla Convenzione vigente e dei relativi atti aggiuntivi ed integrativi, anche al fine di garantire l'espletamento del servizio autostradale senza soluzione di continuità. Durante tutto l'esercizio sono continuate le attività interlocutorie con il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili per la determinazione del valore di subentro nella Concessione.

Con riferimento alla scadenza della polizza fideiussoria di buona esecuzione della gestione operativa della concessione, il Concedente 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 per i periodi successivi e da ultimo sino al 31 marzo 2022.

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 2020 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 2020.

Nel merito, tenuto conto del contesto conseguente alla situazione emergenziale COVID-19, degli obiettivi e dei programmi della Società, il Collegio raccomanda di non procedere alla distribuzione di dividendi, così come proposto dall'Organo amministrativo nella Nota Integrativa.

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, 13 aprile 2021



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 2020, dal conto economico, dal rendiconto finanziario per l'esercizio chiuso a tale data e dalla nota integrativa.

A nostro giudizio, il bilancio d'esercizio fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria della Società al 31 dicembre 2020, del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data in conformità alle norme italiane che ne disciplinano i criteri di redazione.

Elementi alla base del giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia). Le nostre responsabilità ai sensi di tali principi sono ulteriormente descritte nella sezione *Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio d'esercizio* della presente relazione. Siamo indipendenti rispetto alla Società in conformità alle norme e ai principi in materia di etica e di indipendenza applicabili nell'ordinamento italiano alla revisione contabile del bilancio. Riteniamo di aver acquisito elementi probativi sufficienti ed appropriati su cui basare il nostro giudizio.

Richiamo di informativa

Pur non esprimendo un giudizio con rilievi, si segnala quanto riportato nella premessa della nota integrativa in merito alla scadenza della Convenzione di concessione avvenuta in data 31 marzo 2017 e sui motivi per cui gli amministratori hanno predisposto il bilancio d'esercizio nella prospettiva della continuità aziendale.

Altri aspetti

La Società, come richiesto dalla legge, ha inserito nella nota integrativa i dati essenziali della società che esercita su di essa l'attività di direzione e coordinamento. Il giudizio sul bilancio della SpA Autovie Venete non si estende a tali dati.

PricewaterhouseCoopers SpA

Sede legale: **Milano** 20145 Piazza Tre Torri 2 Tel. 02 77851 Fax 02 7785240 Capitale Sociale Euro 6.890.000,00 i.v. C.F. e P.IVA e Reg. Imprese Milano Monza Brianza Lodi 12979880155 Iscritta al n° 119644 del Registro dei Revisori Legali - Altri Uffici: **Ancona** 60131 Via Sandro Totti 1 Tel. 071 2132311 - **Bari** 70122 Via Abate Gimma 72 Tel. 080 5640211 - **Bergamo** 24121 Largo Belotti 5 Tel. 035 229691 - **Bologna** 40126 Via Angelo Finelli 8 Tel. 051 6186211 - **Brescia** 25121 Viale Duca d'Aosta 28 Tel. 030 3697501 - **Catania** 95129 Corso Italia 302 Tel. 095 7532311 - **Firenze** 50121 Viale Gramsci 15 Tel. 055 2482811 - **Genova** 16121 Piazza Piccapietra 9 Tel. 010 29041 - **Napoli** 80121 Via dei Mille 16 Tel. 081 36181 - **Padova** 35138 Via Vicenza 4 Tel. 049 873481 - **Palermo** 90141 Via Marchese Ugo 60 Tel. 091 349737 - **Parma** 43121 Viale Tanara 20/A Tel. 0521 275911 - **Pescara** 65127 Piazza Ettore Troilo 8 Tel. 085 4545711 - **Roma** 00154 Largo Fochetti 29 Tel. 06 570251 - **Torino** 10122 Corso Palestro 10 Tel. 011 556771 - **Trento** 38122 Viale della Costituzione 33 Tel. 0461 237004 - **Treviso** 31100 Viale Felissent 90 Tel. 0422 696911 - **Trieste** 34125 Via Cesare Battisti 18 Tel. 040 3480781 - **Udine** 33100 Via Poscolle 43 Tel. 0432 25789 - **Varese** 21100 Via Albuzzi 43 Tel. 0332 285039 - **Verona** 37135 Via Francia 21/C Tel. 045 8263001 - **Vicenza** 36100 Piazza Pontelandolfo 9 Tel. 0444 393311

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 2020, 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 2020 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 2020 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, 12 aprile 2021

PricewaterhouseCoopers SpA



Maria Cristina Landro
(Revisore legale)





Delibera dell'Assemblea ordinaria
30 aprile 2021



DELIBERA DELL'ASSEMBLEA ORDINARIA DEL 30 APRILE 2021

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.

30 APRILE 2021

OMISSIS

Punto 1) Esame del bilancio d'esercizio 1° gennaio 2020 - 31 dicembre 2020, 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 30 aprile 2021,

preso atto

- della Relazione del Consiglio di Amministrazione e della proposta in essa contenuta in merito alla destinazione dell'utile di esercizio;
- dell'illustrazione dei documenti contabili;
- 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° gennaio 2020 - 31 (trentuno) dicembre 2020 (duemilaventi), 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 90,74% (novanta virgola settantaquattro per cento) delle azioni presenti.

OMISSIS

"l'Assemblea degli azionisti della "SOCIETA' PER AZIONI AUTOVIE VENETE (S.A.A.V.)", riunitasi in seduta ordinaria di prima convocazione il giorno 30 aprile 2021,

preso atto

- della proposta formulata dal socio di maggioranza Friulia S.p.A. in merito alla destinazione dell'utile di esercizio;
- dell'illustrazione dei documenti contabili;
- della Relazione del Collegio Sindacale e delle risultanze della relazione di certificazione del bilancio;

DELIBERA

di destinare l'utile dell'esercizio relativo al periodo 1° (primo) gennaio 2020 (duemilaventi) - 31 (trentuno) dicembre 2020 (duemilaventi), ammontante ad Euro 15.213.456,22 (quindicimilioniduecentotredicimilaquattrocentocinquantesi virgola ventidue), al netto delle imposte, come segue:

- per Euro 760.672,81 (settecentosessantamilaottocentotredici virgola ottantuno) alla "riserva legale";
- per Euro 12.931.441,58 (dodicimilioninovecentotrentunmilaquattrocentoquarantuno virgola cinquantotto) alla "riserva straordinaria".



- per Euro 1.521.341,83 (unmilione cinquecentoventunmilatrecentoquarantuno virgola ottantatre) all'erogazione di un dividendo, in misura di Euro 0,00252843 (zero virgola zero zero duecentocinquantaquattrocentoquarantatre) per ciascuna azione in circolazione;
- di far confluire, a seguito dell'avvenuto stanziamento del relativo importo nei fondi rischi, la riserva vincolata per sanzioni e penali, pari ad Euro 25.000,00 (venticinquemila virgola zero zero) nella riserva straordinaria."

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 85,49% (ottantacinque virgola quarantanove per cento) delle azioni presenti.

OMISSIS





Dati statistici



ALCUNI DATI INDICATIVI SU TRAFFICO, ASSISTENZA E SINISTROSITÀ PER L'ESERCIZIO 2020

Sulla rete gestita nel corso dell'anno sono transitati complessivamente 34,8 milioni di veicoli con una contrazione di quasi 13 milioni di veicoli rispetto all'anno 2019.

L'anno 2020 è stato fortemente anomalo e contrassegnato dall'esplosione dell'epidemia da Covid-19, con profonde ripercussioni sull'economia reale e quindi anche sul traffico, la cui evoluzione nel corso dell'anno è stata evidentemente influenzata dalle limitazioni imposte agli spostamenti per il contenimento dell'emergenza sanitaria.

L'anno è iniziato con una crescita complessiva dell'1,4% dei veicoli-chilometro nel primo bimestre per poi risentire - al principio del mese di marzo - delle prime misure adottate per contenere la diffusione dell'epidemia e quindi crollare a metà mese con l'estensione a tutto il territorio nazionale delle restrizioni alla mobilità e alle attività produttive, fino a chiudere il mese con un tracollo del 58,8% del traffico complessivo. Nel mese di aprile l'autostrada si è "svuotata" segnando un calo del 77%, mentre in maggio, con le prime riaperture, si sono registrate le avvisaglie di una timida ripresa con una perdita complessiva del 55%.

Nettamente differente in questi mesi l'andamento del traffico leggero da quello pesante: il traffico leggero ha risentito evidentemente in modo più rilevante con un calo del 70% nei mesi di marzo e maggio e del 90% nel mese di aprile; il traffico pesante invece è stato interessato da riduzioni nell'ordine del 30% nei mesi di marzo e maggio e del 50% in quello di aprile.

Dalla metà del mese di maggio, con le prime riaperture delle attività produttive e dall'inizio di giugno con l'apertura dei confini regionali si è osservata una costante ripresa del traffico che, tuttavia, non ha consentito un riposizionamento sui livelli dell'anno precedente.

Con la ripartizione del territorio nazionale in aree di criticità (gialla, arancione e rossa), con novembre precipita nuovamente il traffico leggero che negli ultimi due mesi dell'anno registra un calo del 40%; differente invece l'andamento del traffico pesante che nello stesso periodo limita la flessione allo 0,8%.

L'anno si è chiuso quindi con una perdita complessiva di oltre 29 punti percentuali dei veicoli-chilometro; la flessione più rilevante la registra il traffico leggero con una perdita di poco meno del 37%, seguita dalle classi B e 3 con una contrazione intorno al 26%, quindi la classe 4 con circa il 19%.

Caso a sé la classe 5 che a partire dal mese di agosto fino a tutto dicembre ha registrato delle variazioni positive (ad eccezione del mese di ottobre sostanzialmente invariato), che hanno portato a limitare la perdita nell'anno al 4,2%.

Per quanto riguarda l'impatto dei cantieri di adeguamento dell'asse autostradale con la terza corsia tra l'interconnessione tra la A4 e la A28 e il nodo di Palmanova (interconnessione tra A4 e A23), se dall'inizio dei lavori questi avevano determinato una contrazione evidente del traffico nelle tratte interessate, il prosieguo ed il completamento di alcuni di essi nel corso del 2020, hanno interferito in modo relativo con un traffico - in particolare leggero - che è ancora molto distante dal ricollocarsi ad un livello antecedente alla pandemia.

Anche l'andamento della sinistrosità rispecchia la particolarità dell'anno appena conclusosi: in termini assoluti il 2020 chiude con un calo del 34% degli incidenti.

Osservando la sinistrosità in termini di tasso però la flessione è minore e si ferma al 7% sull'anno, scendendo a 22,3 incidenti per 100 milioni di veicoli-chilometro rispetto a 24 del 2019.

Il tasso relativo agli incidenti con feriti scende del 12,4% e si ferma a 5,1 a fronte di un calo del 37,6% in termini assoluti.

Gli incidenti mortali sono stati 7, di cui 5 hanno coinvolto solo veicoli pesanti. Il tasso è sceso a 0,38 rispetto allo 0,43 del 2019.

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 (espresse in centinaia di milioni di veicoli-chilometro) o i movimenti di stazione (espresi in milioni di transiti).

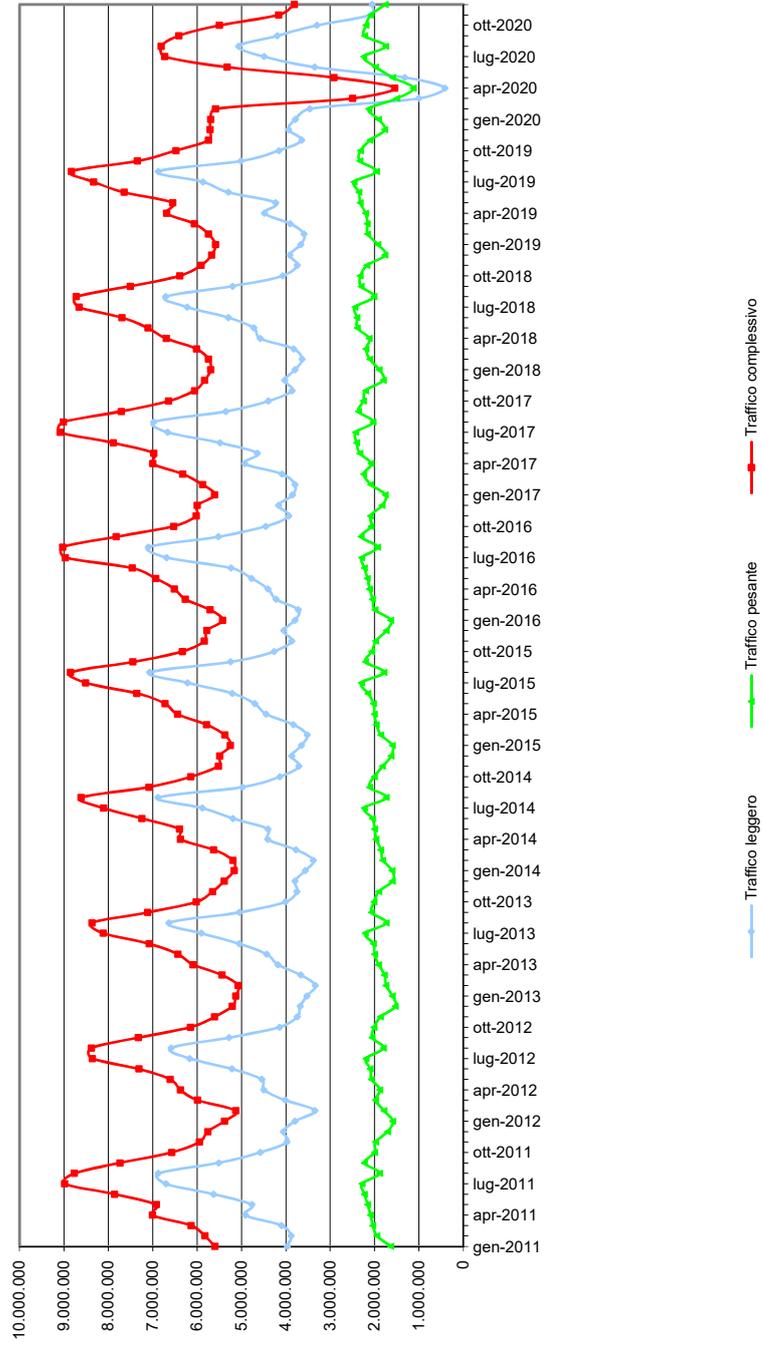
Nota: sono presi in considerazione gli incidenti che si sono verificati sulla carreggiata, escludendo gli incidenti verificatisi nelle aree di servizio, sugli svincoli e nei piazzali delle stazioni.

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.

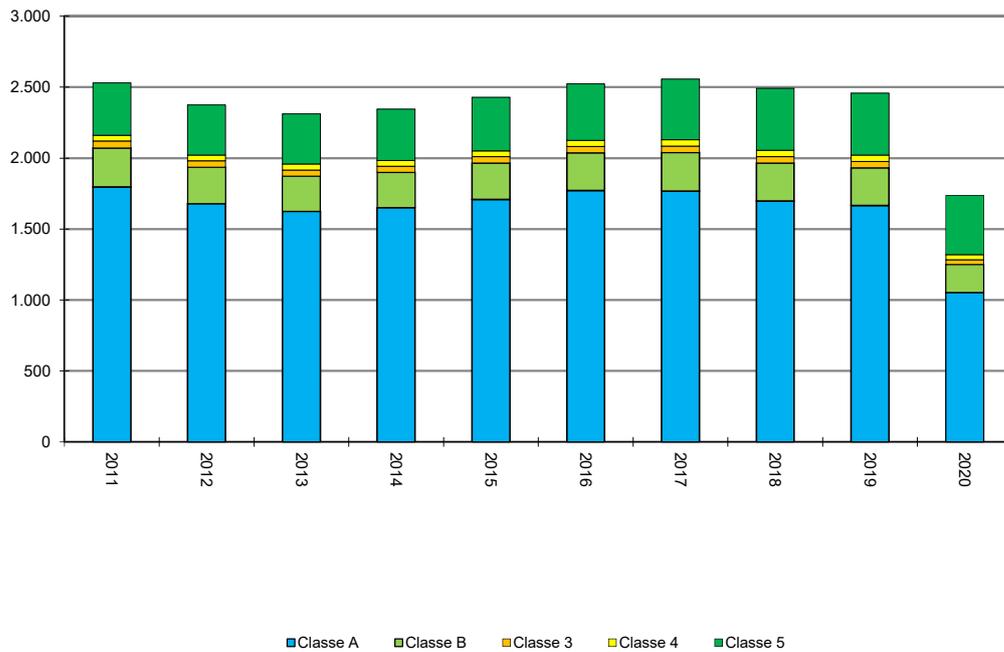
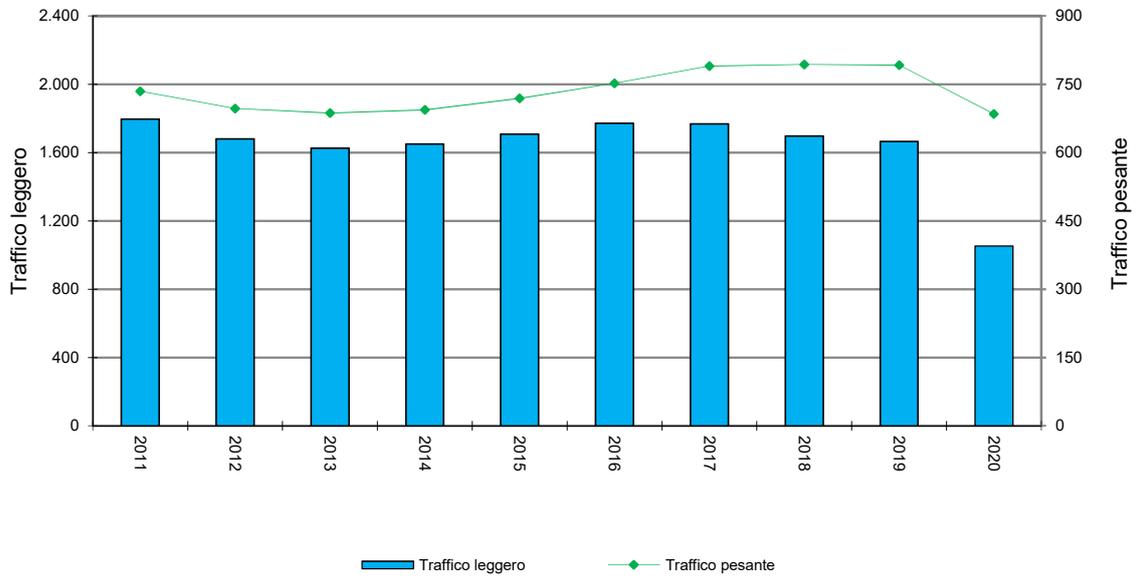
ANDAMENTO DEL TRAFFICO NEL PERIODO GENNAIO 2011 - DICEMBRE 2020

Veicoli-chilometro medi giornalieri



PERCORRENZE CHILOMETRICHE

(Valori in milioni)

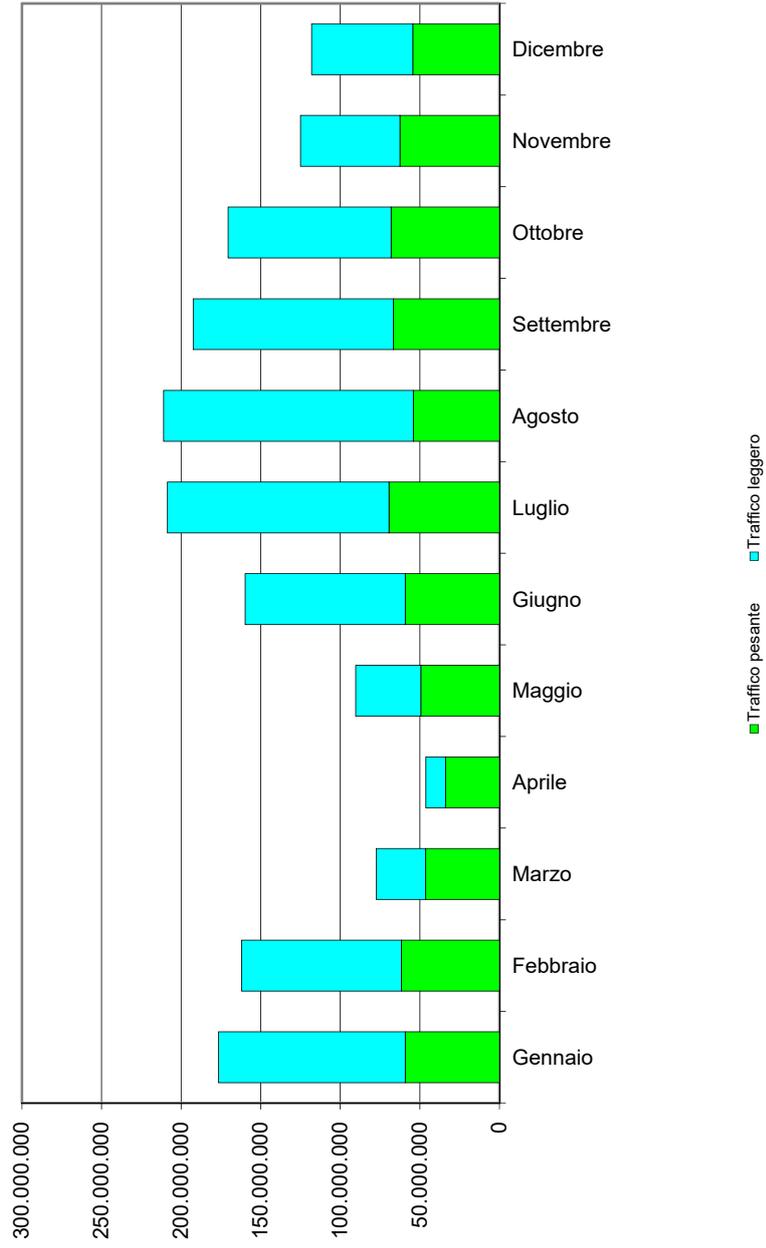


VEICOLI EFFETTIVI, VEICOLI-CHILOMETRO E VEICOLI TEORICI
2020

Traffico	Veicoli effettivi		Veicoli-chilometro		Veicoli teorici	
	Valori	Media giornaliera	Valori	Media giornaliera	Valori	Media giornaliera
Leggero	23.365.000	63.800	1.052.964.000	2.877.000	5.010.000	13.700
Pesante	11.455.000	31.300	684.793.000	1.871.000	3.258.000	8.900
Complessivo	34.820.000	95.100	1.737.757.000	4.748.000	8.268.000	22.600

VALORI MENSILI DEL TRAFFICO (Veicoli-chilometro)

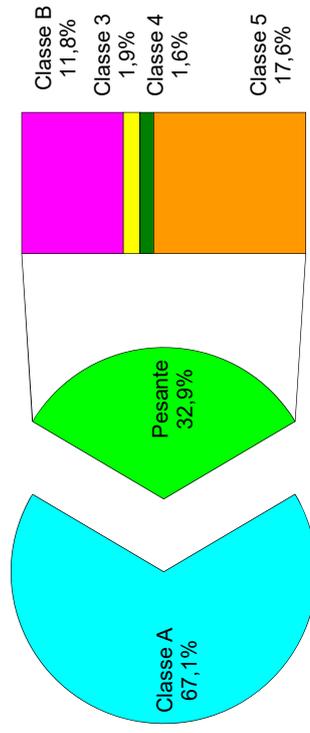
2020



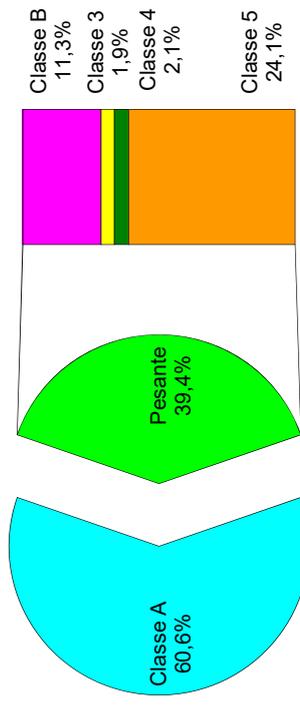
RIPARTIZIONE DEL TRAFFICO PER CLASSI TARIFFARIE

2020

Veicoli effettivi

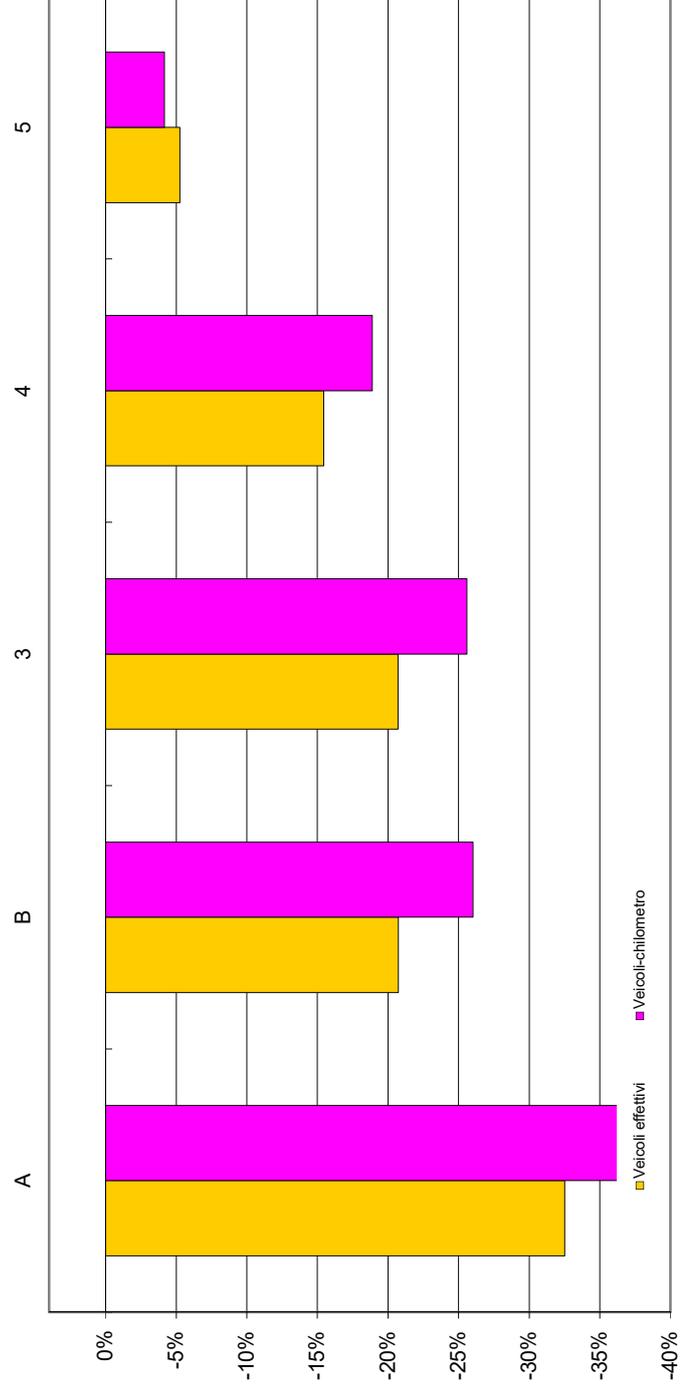


Veicoli-chilometro



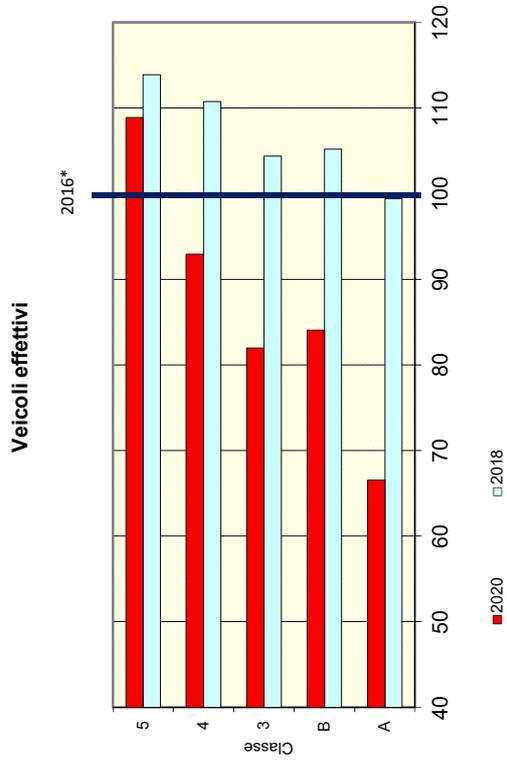
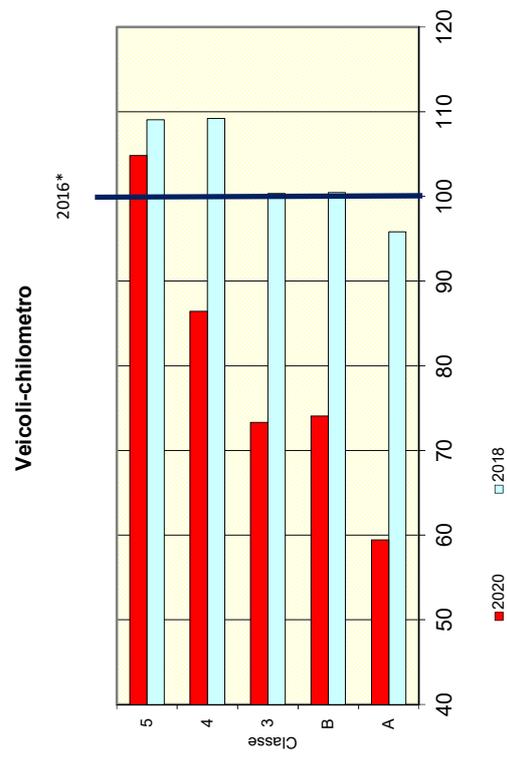
VARIAZIONE PERCENTUALE DEL TRAFFICO FRA L'ANNO 2019 E L'ANNO 2020

(per classe tariffaria)



Classe

VARIAZIONE DEL TRAFFICO PER CLASSE TARIFFARIA



* Il periodo base 2016 è posto pari a 100

PERCORRENZA CHILOMETRICA MEDIA

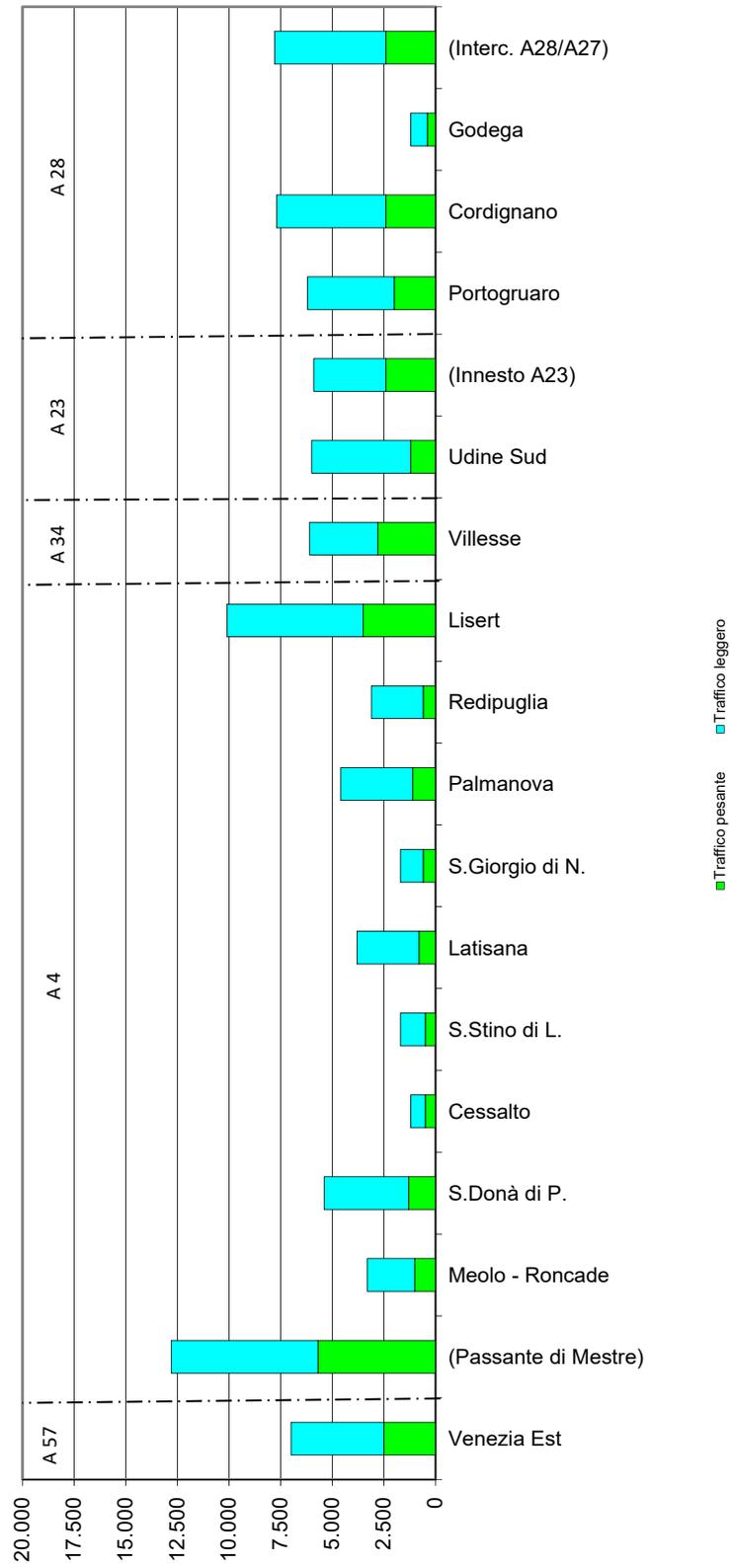
2020

		Percorrenza chilometrica media (Km)					Traffico pesante	Traffico complessivo
	Classe A	Classe B	Classe 3	Classe 4	Classe 5			
Feriale	44,1	46,6	47,2	62,9	67,2	58,8	49,8	
Festivo	47,3	56,8	64,4	77,6	83,2	67,9	50,2	
2020	45,1	48,1	49,3	64,3	68,3	59,8	49,9	
Δ 2020 vs 2019	-6,3%	-6,7%	-6,2%	-4,1%	1,2%	-0,8%	-3,0%	
Δ 2020 vs 2016	-10,7%	-11,9%	-10,5%	-7,0%	-3,7%	-5,2%	-7,0%	

VOLUMI DEL TRAFFICO IN ENTRATA

(Veicoli effettivi medi giornalieri)

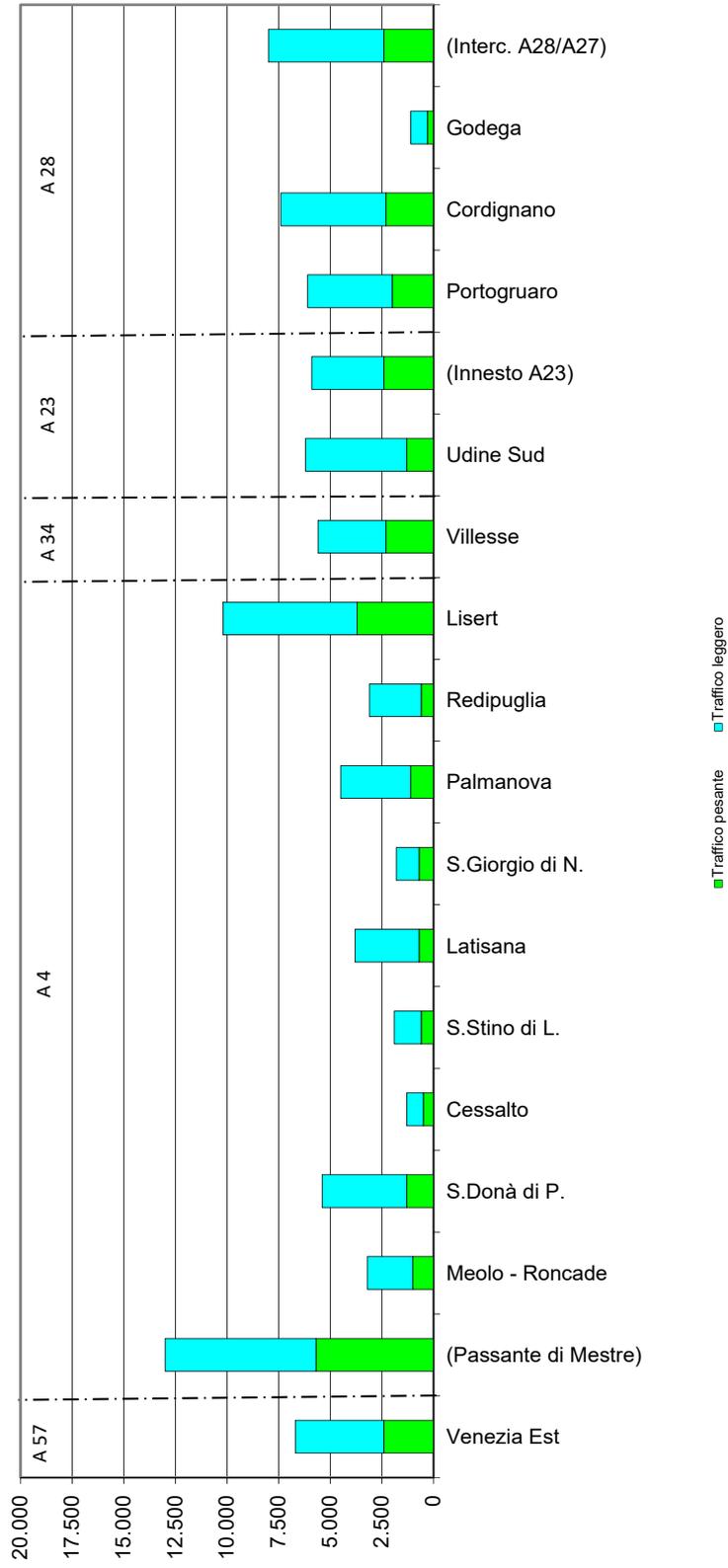
2020



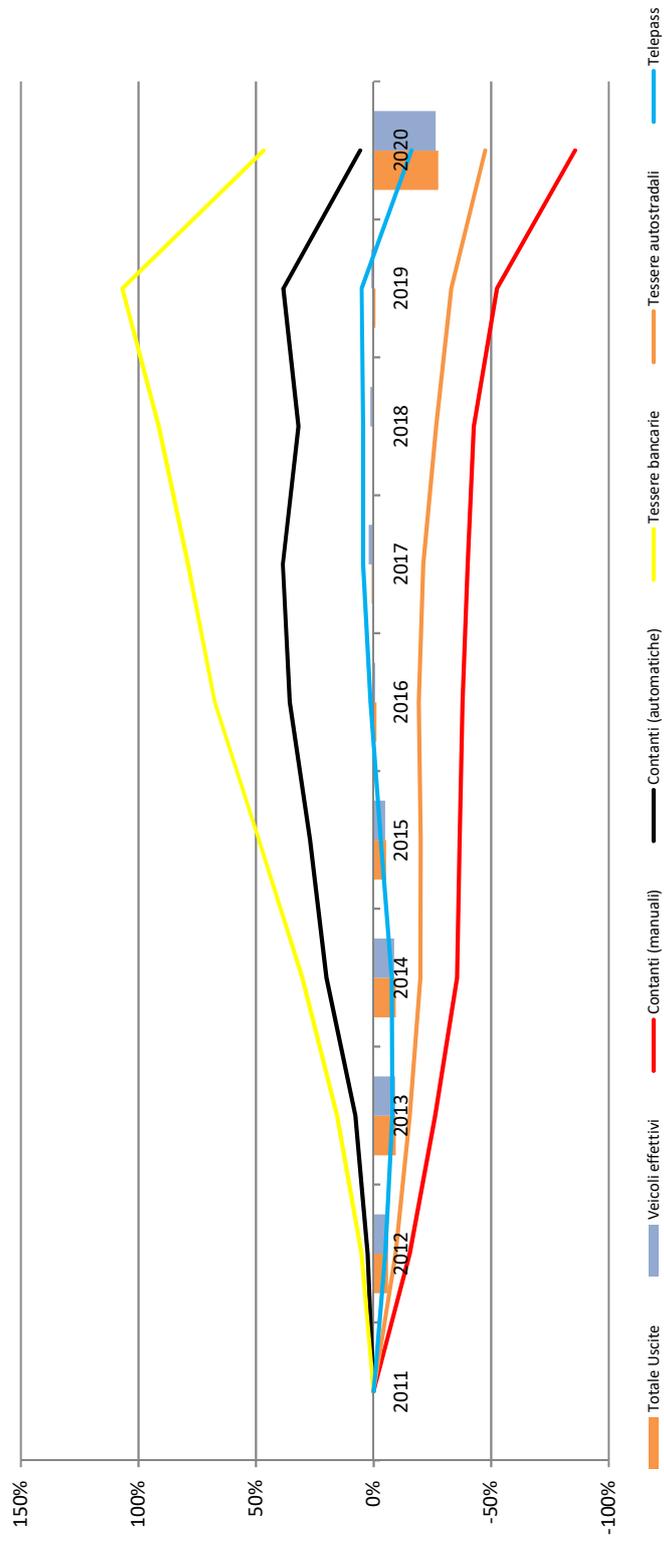
VOLUMI DEL TRAFFICO IN USCITA

(Veicoli effettivi medi giornalieri)

2020



**VARIAZIONE PERCENTUALE DEI TRANSITI IN USCITA PER TIPOLOGIA DI PAGAMENTO RISPETTO
AL PERIODO BASE 2011**

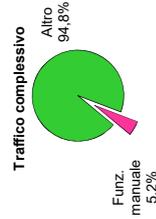
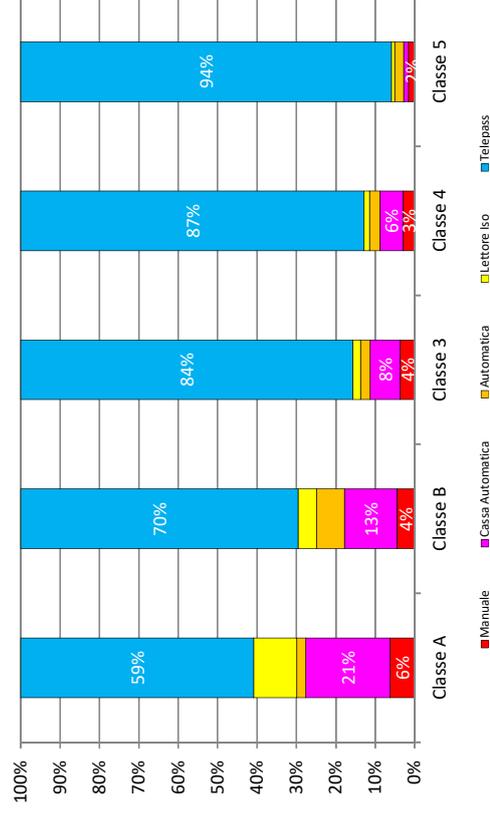


TRANSITI IN USCITA PER FUNZIONALITÀ DI PISTA

Distribuzione percentuale 2020

STAZIONE	MANUALE	CASSA AUTOMATICA	AUTOMATICA	LETTORE ISO	TELEPASS
Trieste - Lisert	23,6%	7,3%	2,0%	7,4%	59,7%
Redipuglia	9,3%	15,8%	2,5%	7,5%	65,0%
Villesse ¹	0,9%	21,3%	2,8%	9,2%	65,8%
Palmanova	2,0%	24,0%	2,9%	8,7%	62,4%
Udine Sud ¹	0,8%	19,8%	3,2%	9,7%	66,5%
S. Giorgio di N. ¹	0,6%	15,7%	3,7%	6,8%	73,2%
Latisana	6,3%	24,1%	2,3%	8,6%	58,6%
Portogruaro	2,1%	15,9%	3,3%	8,4%	70,2%
S. Stino di L. ¹	1,5%	19,0%	3,0%	8,2%	68,4%
Cessalto ¹	0,3%	17,0%	3,7%	6,9%	72,1%
S. Donà di P. ¹	3,4%	17,3%	2,7%	8,4%	68,2%
Meolo ¹	0,0%	17,7%	3,1%	7,9%	71,2%
Venezia Est	1,0%	17,4%	2,7%	9,2%	69,7%
Cordignano ¹	0,0%	16,3%	3,2%	8,3%	72,1%
Godèga ¹	0,0%	15,7%	3,2%	5,8%	75,2%
Rete intera	5,2%	16,9%	2,8%	8,3%	66,7%

¹ Caselli ad alta automazione



CLASSE	MANUALE	CASSA AUTOMATICA	AUTOMATICA	LETTORE ISO	TELEPASS
Classe A	83,0%	88,1%	54,7%	91,2%	61,5%
Classe B	10,2%	9,3%	30,0%	6,6%	12,5%
Classe 3	1,3%	0,9%	1,6%	0,4%	2,4%
Classe 4	1,0%	0,6%	1,6%	0,3%	2,2%
Classe 5	4,5%	1,2%	12,2%	1,5%	21,4%
Totale	100%	100%	100%	100%	100%

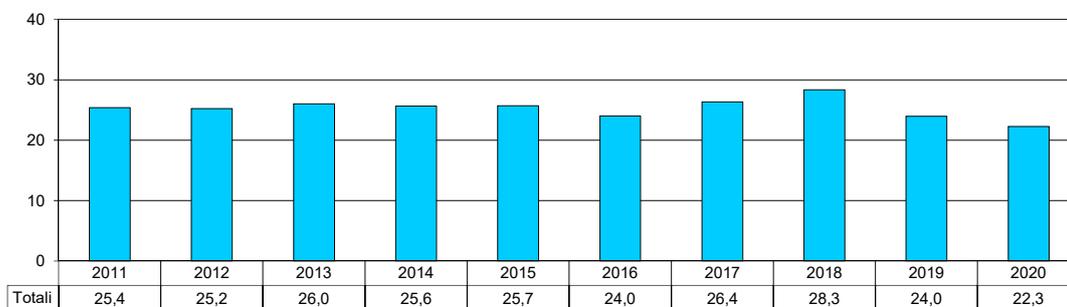
INTERVENTI DEL SERVIZIO ASSISTENZA STRADALE

2020

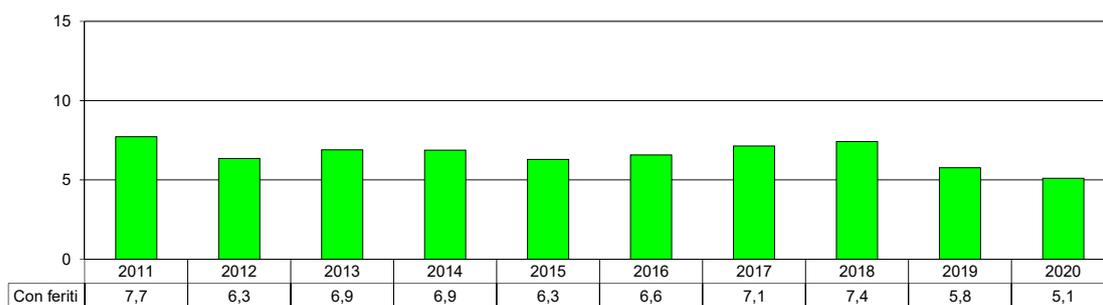
CAUSE	INTERVENTI ESEGUITI		
	Valore assoluto	Percentuale sul totale	Tasso per milione di veicoli-km
Motore	2.533	49,2%	1,39
Raffreddamento	52	1,0%	0,03
Lubrificante	1	0,0%	0,00
Accensione	31	0,6%	0,02
Alimentazione	55	1,1%	0,03
Carburante	243	4,7%	0,13
Impianto elettrico	226	4,4%	0,12
Trasmissione	164	3,2%	0,09
Organi di guida	22	0,4%	0,01
Sospensioni	7	0,1%	0,00
Freni	77	1,5%	0,04
Ruote	1.199	23,3%	0,66
Incidenti	432	8,4%	0,24
Varie-Non definite	108	2,1%	0,06
Valori complessivi	5.150	100%	2,83

ANDAMENTO DELLA SINISTROSITÀ (Tasso per 100 mln di veicoli-chilometro)

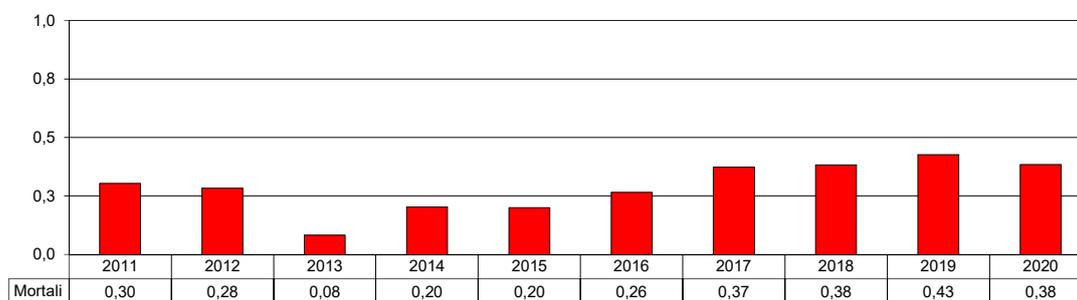
Incidenti totali



Incidenti con feriti

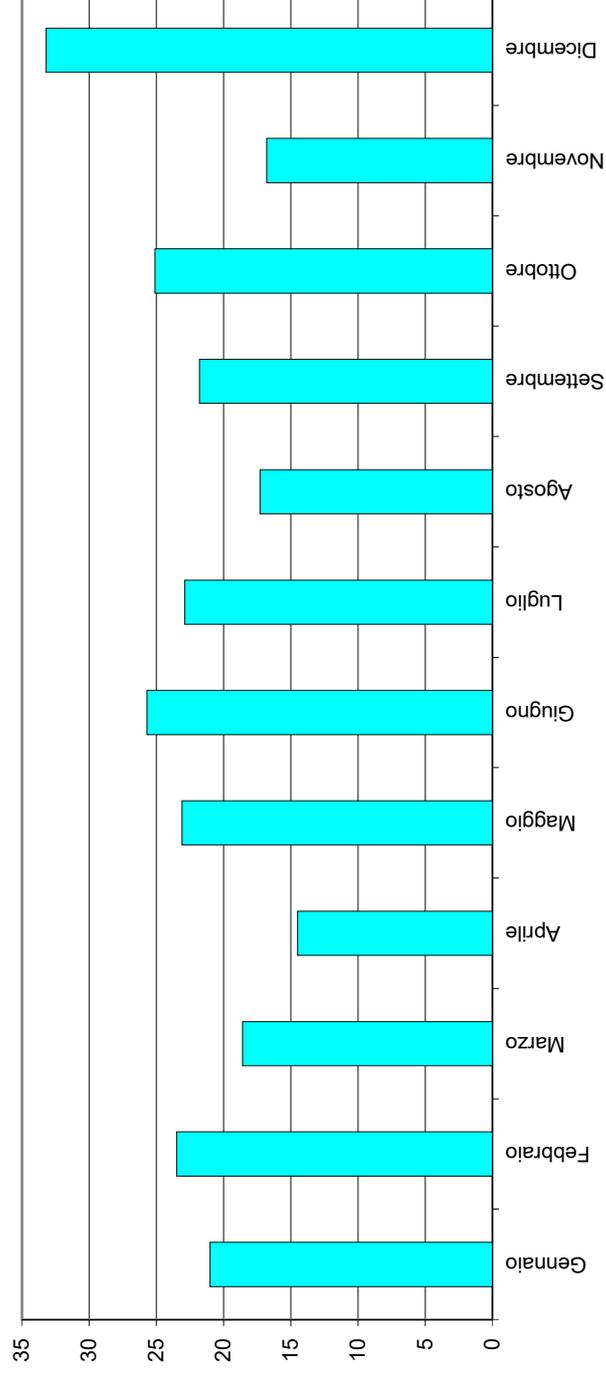


Incidenti mortali



DISTRIBUZIONE DEGLI INCIDENTI SECONDO IL MESE DI ACCADIMENTO

(Tasso per 100 mln di veicoli-chilometro)



DISTRIBUZIONE DEGLI INCIDENTI SECONDO L'ORA DI ACCADIMENTO

(Tasso per 1 mln di veicoli-chilometro)

2020



