S.p.A. Autovie Venete

Relazioni e Bilancio dell'esercizio al 31 dicembre 2021

Relazioni e Bilancio dell'esercizio al 31 dicembre 2021

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 2021		pag.	5
ORGANI DI GESTIONE E CONTROLLO		«	9
ORDINE DEL GIORNO ASSEMBLEA		«	11
RELAZIONE SULLA GESTIONE		«	13
1	AVVENIMENTI DI RILIEVO	«	15
1.1	GLI ORGANI DI GESTIONE E CONTROLO	«	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	«	20
1.1.5	Valutazione sugli strumenti di governo societario	«	20
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	«	22
1.2.3	La Direttiva 23/2014/UE, il Protocollo d'Intesa del 14 gennaio 2016 e l'evoluzione della relativa attuazione	«	24
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	«	26
1.2.6	L'intervenuta scadenza della concessione e i rapporti con l'Ente Concedente	«	29
1.2.7	Ulteriori adempimenti richiesti dall'Ente Concedente	«	32
1.2.8	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.	«	37
1.4.3	Aggiornamento ed evoluzione dell'iter relativo alle principali opere di competenza del Commissario Delegato	«	37
1.5	LA SICUREZZA AMBIENTALE E L'ENERGIA	«	38
1.6	LA STRUTTURA DEL GRUPPO	«	40
1.7	IL GRUPPO FRIULIA E GLI ADEMPIMENTI RICHIESTI DAL SOCIO DI RIFERIMENTO REGIONE FRIULI VENEZIA GIULIA	«	41
1.8	LA COMPOSIZIONE DEL CAPITALE SOCIALE	«	42
1.9	NORMATIVA IN MATERIA DI SOCIETÀ A PARTECIPAZIONE PUBBLICA	«	42
2	LE ATTIVITÀ PER LA REALIZZAZIONE DELLE OPERE	«	43
2.1	LE OPERE DEL PIANO DEGLI INVESTIMENTI DA ESEGUIRE PER CONTO DELL'ENTE CONCEDENTE	«	43

2.1.1	Le infrastrutture strategiche di preminente interesse nazionale (Legge Obiettivo)	«	43
2.1.2	Il Piano per la sicurezza autostradale – Stazione appaltante Commissario Delegato	«	48
2.1.3	Caserma P.S. San Donà di Piave – Stazione appaltante Commissario Delegato	«	48
2.1.4	Il rifacimento delle barriere esistenti – Stazione appaltante Commissario Delegato	«	49
2.1.5	Il Piano di Risanamento Acustico	«	50
2.1.6	Il Centro Servizi di Palmanova	«	51
2.2	LE OPERE IN DELEGAZIONE INTERSOGGETTIVA E CONTO TERZI	«	51
2.2.1	Le opere in delegazione intersoggettiva	«	51
2.2.2	Le c.d. opere da eseguire per conto terzi	«	56
3	LA GESTIONE AUTOSTRADALE	«	58
3.1	IL TRAFFICO	«	58
3.2	I SISTEMI DI ESAZIONE PEDAGGIO	«	59
3.3	LA VIABILITÀ, L'ASSISTENZA AL TRAFFICO, LA MANUTENZIONE D'URGENZA	«	62
3.4	L'INFORMAZIONE E LA COMUNICAZIONE	«	69
3.4.1	La gestione del reclamo e la Carta dei Servizi	«	69
3.4.2	Servizio di infomobilità	«	69
3.4.3	La comunicazione istituzionale	«	70
3.4.4	Centri Assistenza Clienti (C.A.C.)	«	70
3.5	LE AREE DI SERVIZIO	«	72
3.6	GLI IMPIANTI TECNOLOGICI	«	74
3.7	LE MANUTENZIONI	«	74
3.8	I SISTEMI DI PREVENZIONE E PROTEZIONE	«	76
3.9	L'EVOLUZIONE DEL SISTEMA INFORMATIVO AZIENDALE	«	78
4	LE ATTIVITÀ DI COFINANZIAMENTO E STUDI EUROPEI	«	79
5	LA GESTIONE AMMINISTRATIVA	«	80
5.1	L'ORGANIZZAZIONE DEL PERSONALE	«	80
5.1.1	Organizzazione aziendale e Commissario Delegato	«	80
5.1.2	Relazioni Sindacali	«	81
5.1.3	Contenzioso del lavoro	«	81
5.2	LA FORMAZIONE DEL PERSONALE	«	82
5.3	IL SISTEMA DI GESTIONE INTEGRATO	«	82
5.4	I SERVIZI LOGISTICI	«	83
5.5	ASSICURAZIONI	«	83
5.6	IL RECUPERO DEL CREDITO DA RMPP ED IL CONTRASTO ALL'ELUSIONE DEL PAGAMENTO DEL PEDAGGIO AUTOSTRADALE	«	84
5.7	LE GARE E GLI AFFIDAMENTI DI LAVORI, FORNITURE E SERVIZI	«	84
5.8	GLI AFFARI LEGALI	«	92
5.8.1	Contenziosi civili, amministrativi, penali e tributari	«	93
5.8.2	Contenzioso relativo alle attività commissariali	«	96
5.9	LA GESTIONE ECONOMICA E FINANZIARIA	«	97
5.9.1	La gestione economica	«	97
5.9.2	La gestione finanziaria	«	97
5.9.3	Indicatori reddituali e finanziari	«	98
6	PARTECIPAZIONI	«	101

7	DESCRIZIONE DEI PRINCIPALI RISCHI	«	102
7.1	RISCHI NORMATIVI	«	102
7.2	RISCHIO TRAFFICO	«	103
7.3	RISCHIO TARIFFA	«	104
7.4	RISCHI FINANZIARI	«	105
7.5	RISCHI LEGATI ALL'EMERGENZA SANITARIA E GEOPOLITICA	«	106
7.5.1	Impatto dell'emergenza sanitaria sull'Organizzazione Aziendale	«	106
7.5.2	Impatto sulla realizzazione degli investimenti	«	107
7.5.3	Impatto economico e finanziario generato dallo sfavorevole andamento dei flussi di traffico	«	109
8	CONCLUSIONI	«	110
PROSPETTI DI BILANCIO		«	113
NOTA INTEGRATIVA		«	123
1	PRINCIPI DI REDAZIONE DEL BILANCIO E CRITERI DI VALUTAZIONE	«	125
1.1	ILLUSTRAZIONE DEI PRINCIPI DI REDAZIONE DEL BILANCIO E DEI CRITERI DI VALUTAZIONE	«	128
2	INFORMAZIONI SULLO STATO PATRIMONIALE	«	132
2.1	IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI E MATERIALI	«	132
2.2	IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE	«	144
2.3	RIMANENZE	«	148
2.4	CREDITI DELL'ATTIVO CIRCOLANTE	«	150
2.5	DISPONIBILITÀ LIQUIDE	«	151
2.6	RATEI E RISCONTI ATTIVI	«	152
2.7	PATRIMONIO NETTO	«	153
2.8	FONDI PER RISCHI ED ONERI	«	157
2.9	TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO	«	160
2.10	DEBITI	«	161
2.11	RATEI E RISCONTI PASSIVI	«	162
2.12	IMPEGNI E GARANZIE	«	163
3	INFORMAZIONI SUL CONTO ECONOMICO	«	164
3.1	PREMESSA	«	164
3.2	VALORE DELLA PRODUZIONE	«	165
3.3	COSTI DELLA PRODUZIONE	«	167
3.4	PROVENTI E ONERI FINANZIARI	«	171
3.5	RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITÀ FINANZIARIE	«	172
3.6	IMPOSTE SUL REDDITO	«	173
3.7	AMMONTARE DEI COMPENSI SPETTANTI AD AMMINISTRATORI, SINDACI E SOCIETÀ DI REVISIONE	«	175
4	FATTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO LA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO	«	176
5	PROPOSTA DI DESTINAZIONE DELL'UTILE DELL'ESERCIZIO	«	177
NOTA ALLEGATA AL BILANCIO DELL'ESERCIZIO 01 GENNAIO 2021 - 31 DICEMBRE 2021			
RICHIESTA DALL'ENTE NAZIONALE PER LE STRADE DI DATA 28 MARZO 1996, PROT. N. 328		«	179
DATI ESSENZIALI DEL BILANCIO DI FRIULIA S.p.A. CHE ESERCITA ATTIVITÀ DI DIREZIONE E COORDINAMENTO		«	183

RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE ..... « 187
RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE ..... « 193
DELIBERA DELL'ASSEMBLEA ORDINARIA DD. 28 APRILE 2022 ..... « 199

DATI STATISTICI ..... « 203

Azionisti iscritti a libro Soci al

31 dicembre 2021

AZIONISTI ISCRITTI A LIBRO SOCI AL 31 DICEMBRE 2021

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.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	730.745	189.993,70	0,120275
FRUILOVEST 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
PREVIDENTE S.r.l.	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
ALTRI SOCI MINORI	92.870	24.146,20	0,015286
S.p.A. AUTOVIE VENETE	5.866.269	1.525.229,94	0,965545
TOTALE	607.560.533	157.965.738,58	100,000000

ORGANI DI GESTIONE E CONTROLLO

CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE - Assemblea dei Soci del 28 aprile 2020

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

COLLEGIO SINDACALE - Assemblea dei Soci del 30 aprile 2021

Rossana Tirone	Presidente
Vera Ardito	Sindaco Effettivo
Donato Liguori	Sindaco Effettivo
Paolo Marseu	Sindaco Effettivo
Davide Scaglia	Sindaco Effettivo
Elena Cussigh	Sindaco Supplente
Diego Spazzali	Sindaco Supplente

DIRETTORE GENERALE

Giorgio Damico

SOCIETÀ DI REVISIONE – Assemblea dei Soci 30 aprile 2021

PricewaterhouseCoopers S.p.A. .

ORGANISMO DI VIGILANZA in carica sino al 31 dicembre 2021 [1)]

Cristiana Crismani	Presidente
Davide Scaglia	Componente
Claudio Gottardo	Componente
Giovanni Domenico Quaglia	Componente

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

ORGANISMO DI VIGILANZA in carica dal 1° gennaio 2022 e sino al 31 dicembre 2024 [1)]

Davide Scaglia	Presidente
Cristiana Crismani	Componente
Claudio Gottardo	Componente
Giovanni Domenico Quaglia	Componente

1) Il Presidente e i componenti dell'Organismo di Vigilanza sono stati nominati con delibera del Consiglio di Amministrazione del 10 dicembre 2021.

PREVENZIONE CORRUZIONE E TRASPARENZA

Sante Luca Valvasori	Responsabile [1)]
Maura Andreuzzi	Responsabile [2)]

1) In carica sino al 30 settembre 2021
2) In carica dal 1° ottobre 2021

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 19 – 34143 Trieste
Capitale sociale Euro 157.965.738,58
R.E.A.: Trieste 14195
Codice Fiscale e Partita IVA 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 28 aprile 2022 alle ore 11.30, in prima convocazione, ed occorrendo, in seconda convocazione, il giorno 12 maggio 2022, stesso luogo e ora, per deliberare sul seguente:

Ordine del giorno:

1. Esame del bilancio d'esercizio 1° gennaio 2021 - 31 dicembre 2021, della relazione degli Amministratori sulla gestione, della relazione del Collegio Sindacale e della relazione della Società di Revisione: determinazioni conseguenti.

Ai sensi dell'art. 106, secondo comma, del D.L. 17 marzo 2020, n. 18 convertito dalla L. 24 aprile 2020 n. 27, i cui effetti sono stati prorogati in forza del D.L. 30 dicembre 2021, n. 228, convertito dalla L. 25 febbraio 2022, n. 15, l'intervento in Assemblea e l'esercizio del diritto di voto potranno avvenire anche mediante mezzi di telecomunicazione, previo invio all'indirizzo protocollo@autovie.it, delle proprie credenziali (dati anagrafici, eventuale delega ed indirizzo e-mail per l'invito alla partecipazione).

Trieste, 25 marzo 2022

Il Presidente
avv. Maurizio Paniz

Relazione sulla gestione

1 - AVVENIMENTI DI RILIEVO

Nonostante la Convenzione di concessione sia giunta a scadenza naturale il 31 marzo 2017 è noto come la Concessionaria Autovie Venete continui a svolgere integralmente le proprie funzioni in virtù della Convenzione Unica del 2007, del relativo Atto Aggiuntivo del 2009 nonché dell'Atto Integrativo del 2011, atti che, nelle more della definizione del nuovo assetto concessorio, consentono la prosecuzione nella gestione della concessione al fine di garantire l'espletamento del servizio autostradale senza soluzione di continuità e la realizzazione del programma di adeguamento dell'infrastruttura in attuazione alle disposizioni convenzionali, anche tenuto conto delle specifiche competenze attribuite al Commissario Delegato per l'emergenza della mobilità riguardante la A4 ed il raccordo Villesse – Gorizia.

In tale quadro di riferimento, nel corso dell'esercizio sociale 1° gennaio – 31 dicembre 2021, nonostante il permanere delle difficoltà generate dalla situazione emergenziale Covid-19, la Società ha innanzitutto garantito adeguati livelli di servizio per l'utenza autostradale, proseguendo, inoltre, nella realizzazione degli investimenti e mantenendo comunque alta l'attenzione nel preservare 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 30 aprile 2021 - dei componenti il Collegio Sindacale, organo giunto alla sua naturale scadenza con l'approvazione del bilancio chiuso al 31 dicembre 2020 e la conferma della figura del Direttore Generale a cui sono attribuiti significativi poteri organizzativi e gestionali. In ragione dell'improvvisa scomparsa, in data 8 agosto 2021, del Direttore Tecnico della Società nonché Responsabile Unico del Procedimento del Commissario Delegato per l'emergenza lungo la A4, si evidenzia l'intervenuta riorganizzazione aziendale e il relativo riassetto di poteri e deleghe.

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 segnala come anche l'esercizio 2021 sia trascorso senza giungere ancora alla finalizzazione di tutte quelle attività, già avviate negli scorsi esercizi con il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili (MIMS), propedeutiche a disciplinare la transizione della concessione, attività da ultimo sfociate, nel mese di marzo 2021, con l'ulteriore formale trasmissione al Concedente del Piano Economico Finanziario (PEF) Transitorio, atto disciplinante il periodo successivo alla scadenza della concessione (31 marzo 2017) e sino alla data di effettivo subentro del nuovo concessionario, di cui si è tutt'ora in attesa della relativa approvazione e che dovrà essere accompagnato dal Terzo Atto Aggiuntivo alla Convenzione di Concessione.

Merita ricordare che il valore d'indennizzo stimato nel suddetto Piano Finanziario Transitorio (Euro 530,2 milioni al 31 dicembre 2021) dovrà essere aggiornato e certificato dal Concedente alla data di effettivo subentro del nuovo concessionario sulla base degli investimenti effettivamente sostenuti a tale data e ritenuti ammissibili e, a tal proposito, si richiamano i provvedimenti del 5 febbraio 2020 e del 26 gennaio 2021 - inerenti i criteri di ammissibilità del valore dei cespiti e le rettifiche in diminuzione operate in sede di istruttoria - del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con cui sono state apportate rettifiche in diminuzione pari a circa Euro 7,8 milioni, provvedimenti peraltro oggetto di specifica impugnazione innanzi al TAR Lazio a tutela del patrimonio aziendale e della posizione degli azionisti.

Nel contempo, la Società, alla luce degli obblighi derivanti dagli Atti Convenzionali vigenti e nel rispetto dei contenuti della missiva trasmessa dal Concedente il 6 febbraio 2017, ha continuato a fornire, ai sensi dell'Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri (OPCM) n. 3702/2008 e s.m.i., il supporto tecnico-operativo-logistico al Commissario Delegato nei cantieri già avviati nonché a garantire le necessarie coperture finanziarie delle iniziative dallo stesso intraprese per il superamento dello stato di emergenza, da ultimo prorogato sino al 31

dicembre 2022.

Quanto all'andamento dei lavori, si evidenzia come, analogamente al precedente esercizio sociale, la realizzazione delle opere relative alla Terza Corsia sia stata condizionata dalla situazione di incertezza determinatasi a seguito dell'emergenza Covid-19, come pure dalle incertezze regolatorie nei rapporti con il Concedente. A tali variabili nel corso dell'esercizio 2021 si è aggiunto anche il significativo aumento del prezzo dei beni energetici che ha colpito il Paese, aumento che, a sua volta, si è inevitabilmente trasferito sui listini dei prodotti, compresi i materiali da costruzione.

Ciò nonostante, merita sottolineare la positiva conclusione dei lavori del primo sublotto del Quarto Lotto (Gonars – Nodo di Palmanova) e in particolare, nel mese di luglio 2021, di quelli relativi all'intersezione tra la A4 e la A23 in tutte le direzioni di marcia consentendo, in tal modo, di affrontare per tempo e adeguatamente i flussi veicolari tipici dell'esodo estivo, con immediati ed evidenti benefici anche in termini di sicurezza della circolazione.

Dal secondo sublotto del Quarto lotto è stata invece estrapolata, giusta Decreto del Soggetto Attuatore n. 443, la realizzazione della rotatoria posta sull'intersezione tra la S.R. n. 352, la S.R. UD n. 126, le cui procedure di affidamento sono in fase di definizione.

Proseguono inoltre, con minime variazioni rispetto ai cronoprogrammi, i lavori di realizzazione della Terza Corsia nel primo sublotto del Secondo Lotto (Portogruaro – Alvisopoli).

Quanto alle ulteriori opere ricadenti in territorio Veneto e nel particolare la realizzazione dei cavalcavia sul secondo e terzo sublotto, con Decreto n. 445 del maggio 2021, il Soggetto Attuatore ha disposto la revoca parziale del Decreto che approvava l'originario progetto e sono stati approvati gli elaborati aggiornati a seguito dell'accorpamento dei progetti esecutivi del secondo e terzo sublotto; attualmente è in corso di predisposizione la documentazione propedeutica all'avvio della gara per l'affidamento dei lavori, il cui andamento è condizionato dall'eccezionale incremento dei prezzi di alcune materie prime (in particolar modo l'acciaio) che comporterà un aumento dell'importo dei lavori rispetto a quanto in origine preventivato.

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 e, nel mese di giugno 2021, il Commissario Delegato ha disposto l'aggiudicazione dell'appalto cui peraltro non è ancora seguita la sottoscrizione del contratto in ragione dell'aumento dei prezzi dei materiali da costruzione e delle richieste da parte dell'aggiudicatario di introdurre un regime di compensazione dei prezzi.

Al fine di tutelare al meglio la sicurezza autostradale il Soggetto Attuatore con Decreto n. 450 del 30 giugno 2021 ha, inoltre, approvato il progetto definitivo dell'intervento denominato "Realizzazione di due aree di sosta per mezzi pesanti – Aree di sosta Fratta Nord e Fratta Sud" e l'importo del Quadro economico dell'intervento è pari a 15.340.954,31 Euro.

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", anche nel corso dell'esercizio 2021 non sono maturate le condizioni per l'utilizzo dei finanziamenti BEI e CDP. Peraltro, nell'approssimarsi della scadenza del termine di disponibilità, fissata al 31.12.2021, il Consiglio di Amministrazione della Società, a seguito di un'attenta analisi e sul presupposto che il completamento del progetto Terza Corsia continua comunque a rappresentare la priorità assoluta per la nostra Società, ha ritenuto opportuno negoziare con entrambi gli Istituti finanziatori la proroga dello stesso ottenendo la concessione sino al 31 maggio 2022.

Il nodo di Palmanova – lavori di realizzazione della Terza Corsia

1.1 – GLI ORGANI DI GESTIONE E CONTROLLO

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 l'Assemblea dei Soci del 30 aprile 2021 ha rinnovato i componenti per tre esercizi e, quindi, fino alla data dell'Assemblea convocata per l'approvazione del bilancio relativo all'ultimo esercizio della loro carica, che si concluderà il 31 dicembre 2023.

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. Giunto alla propria scadenza naturale, il Consiglio di Amministrazione nella seduta del 10 dicembre 2021 ha nominato la nuova composizione dell'Organismo di Vigilanza per tre esercizi e, pertanto, sino al 31 dicembre 2024.

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.

Con tempestive riunioni in via telematica l'Organismo di Vigilanza ha costantemente monitorato il "Protocollo aziendale" di regolamentazione le 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.

Per quanto concerne il Modello di Organizzazione e Gestione (MOG), il Consiglio di Amministrazione, nel corso della seduta del 25 giugno 2021, ha adottato, su proposta dell'Organismo di Vigilanza, l'aggiornamento dello stesso. Nello specifico, è stato inserito il reato presupposto rubricato "reati tributari", ex art. 25 quinquiesdecies del D.Lgs. n. 231/2001, nel novero dei reati considerati. La revisione n. 10 del MOG ha preso, altresì, atto delle modifiche introdotte dal Decreto Legislativo n. 75 del 14 luglio 2020, con il quale è stata recepita in via definitiva la Direttiva UE 2017/1371 (cd. Direttiva PIF) del Parlamento Europeo e del Consiglio del 5 luglio 2017, recante norme per la "lotta contro la frode che lede gli interessi finanziari dell'Unione mediante il diritto penale": con il recepimento di detta Direttiva europea sono state introdotte e/o ampliate fattispecie di reato volte a tutelare gli interessi finanziari dell'Unione Europea ed è stata estesa l'area della responsabilità amministrativa da reato delle persone giuridiche derivante dalla commissione di reati tributari che arrecano grave pregiudizio agli interessi finanziari dell'UE. Tra le modifiche di maggior interesse introdotte dalla Direttiva cd. PIF, e che la Società ha recepito, emerge l'inserimento del reato di frode nelle pubbliche

forniture tra i reati previsti dall'art. 24 del D.Lgs. n. 231/2001, rubricato "*Indebita percezione di erogazioni, truffa in danno dello Stato, di un ente pubblico o dell'Unione Europea o per il conseguimento di erogazioni pubbliche, frode informatica in danno dello Stato o di un ente pubblico e frode nelle pubbliche forniture*".

Nei mesi di novembre e dicembre 2021 sono entrate in vigore alcune novità normative che hanno, in diverso modo, inciso sul D.Lgs. 231/2001. In particolare, la Legge 17 dicembre 2021, n. 215 di conversione in Legge con modificazioni del D.L. 21 ottobre 2021, n. 146, recante misure urgenti in materia economica e fiscale, a tutela del lavoro e per esigenze indifferibili (il c.d. Decreto fisco e lavoro), entrata in vigore il 21 dicembre 2021; inoltre, l'emanazione della Legge n. 238/2021 "Disposizioni per l'adempimento degli obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia all'Unione Europea – Legge Europea 2019-2020", entrata in vigore il 1 febbraio 2022, e del D.L. 25 febbraio 2022, n. 13 recante "Misure urgenti per il contrasto alle frodi e per la sicurezza nei luoghi di lavoro in materia edilizia, nonché sull'elettricità prodotta da impianti da fonti rinnovabili", entrato in vigore il 26 febbraio 2022.

Infine il D.Lgs. 8 novembre 2021, n. 184, che ha recepito la Direttiva Europea 2019/713, relativamente alla "Lotta contro le frodi e le falsificazioni di mezzi di pagamento diversi dai contanti" (inserendo il nuovo reato presupposto ex art. 25 octies.1, rubricato "Delitti in materia di strumenti di pagamento diversi dai contanti") e il D.Lgs. 8 novembre 2021, n. 195, in attuazione della Direttiva Europea 2018/1673, concernente il "Contrasto al riciclaggio", hanno introdotto nuovi Reati presupposto inerenti alla Disciplina di cui al D.Lgs. n. 231/2001.

Alla luce delle novità di cui sopra si stanno apportando, le opportune modifiche ed integrazioni al Modello di Organizzazione e Gestione.

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'10 dicembre 2021, è stato prorogato 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 - l'affidamento dell'incarico per la fornitura di servizi di Internal Audit sino al 31.12.2022, alle medesime condizioni di cui al Contratto per la fornitura dei servizi di Internal Audit.

Quanto infine alla Società di Revisione, l'Assemblea ordinaria dei Soci del 30 aprile 2021 ha deliberato di affidare l'incarico di revisione legale dei conti della Società alla Società PricewaterhouseCoopers S.p.A. (P.w.C.), per gli esercizi che chiuderanno al 31 dicembre 2021, al 31 dicembre 2022 e al 31 dicembre 2023.

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..

Dal 1° ottobre 2021, in considerazione della decisa riorganizzazione aziendale che ha impattato su tutta l'azienda, l'incarico di Responsabile della prevenzione della corruzione e della trasparenza, ruolo precedentemente attribuito al Direttore Legale e Appalti della Società, è stato affidato alla dott.ssa Maura Andreuzzi. Con delibera del 28 gennaio 2022 il Consiglio di Amministrazione 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 2022-2024, 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 adottare politiche e di attuare le misure tecniche ed organizzative adeguate nel rispetto del principio dell'accountability, 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 2022, il DPO ha predisposto il Piano Annuale Privacy che è stato sottoposto all'attenzione ed approvazione del Consiglio di Amministrazione nella seduta del 25 marzo 2022.

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 2021 ha ritenuto che gli attuali strumenti di governo societario ed i relativi presidi di vigilanza e controllo come pure le procedure e i regolamenti aziendali adottati, siano da considerarsi sufficienti, funzionali ed adeguati a monitorare correttamente gli obiettivi di regolarità ed efficienza della gestione e non necessitino, attualmente, di integrazioni.

1.2 – I RAPPORTI CON L'ENTE CONCEDENTE

1.2.1 Disciplina normativa del settore autostradale

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

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

Sul punto si evidenzia come, ai sensi del Decreto Legge n. 22 del 1 marzo 2021 la denominazione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti è stata rideterminata in "Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili".

Entrando più nel dettaglio delle 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), 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 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. Sulla tematica si ricorda che la Legge 18 dicembre 2020 n. 176, all'art. 31 undecies (Disposizioni in materia di infrastrutture autostradali), ha inciso sulle possibili modalità di attuazione dell'art. 13 bis, e per un maggior approfondimento sul tema si rimanda al paragrafo 1.2.3.

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, per gli 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.

Il 31 maggio 2021 è stato pubblicato il Decreto Legge n. 77 del 31 maggio 2021 "Governance del Piano nazionale di rilancio e resilienza e prime misure di rafforzamento delle strutture amministrative e di accelerazione e snellimento delle procedure" (c.d. Decreto Semplificazioni bis), convertito con Legge 29 luglio 2021, n. 108. Il Decreto in esame ha introdotto numerose misure di semplificazione in materia di contratti pubblici e ha prorogato al 2023 l'efficacia delle

deroghe al Codice dei contratti, già previste dallo “sblocca cantieri” (D.L. 32/2019) e dal decreto “semplificazioni del 2020” (D.L. 76/2020), prorogando, *inter alia*, fino al 30 giugno 2023 l’obbligatorietà della figura del Collegio Consultivo Tecnico.

Altra modifica al Codice dei contratti è stata apportata dalla Legge 23 dicembre 2021, n. 238 recante “Disposizioni per l’adempimento degli obblighi derivanti dall’appartenenza dell’Italia all’Unione europea - Legge europea 2019-2020”, che ha modificato con l’art. 10 (Disposizioni in materia di contratti pubblici. Procedura di infrazione n. 2018/2273) n. 6 articoli del citato Codice.

Il Decreto Legge 27 gennaio 2022, n. 4, rubricato “Misure urgenti in materia di sostegno alle imprese e agli operatori economici, di lavoro, salute e servizi territoriali, connesse all'emergenza da Covid-19, nonché per il contenimento degli effetti degli aumenti dei prezzi nel settore elettrico” ha introdotto con l’art. 29 “Disposizioni urgenti in materia di contratti pubblici” nuove disposizioni nella disciplina riguardante i corrispettivi da riconoscere agli operatori economici aggiudicatari, anche alla luce della situazione emergenziale sanitaria e dell’andamento eccezionale dei costi dei principali materiali da costruzione.

Si segnala, infine, che con D.M. n. 6 del 14 gennaio 2022 è stata istituita, presso il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (MIMS) la “Commissione per l’individuazione di modalità di aggiornamento e revisione del sistema delle concessioni autostradali in Italia in linea con le disposizioni comunitarie in materia” con il compito di procedere ad una ricognizione sugli aspetti rilevanti del settore autostradale.

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 della 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, 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.

A seguito dell'improvvisa scomparsa, nel mese di agosto 2021, dell'ing. Enrico Razzini, il Commissario Delegato con Decreto n. 451 di data 06.09.2021 ha individuato nel ruolo di nuovo 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., l'ing. Paolo Perco, in quanto neo nominato Direttore della Direzione Tecnica di Autovie Venete a seguito della riorganizzazione 2021.

Conseguentemente, anche la delega in materia di "*controllo e monitoraggio della struttura di Autovie Venete dedicata al Commissario Delegato*", a suo tempo conferita dal Consiglio di Amministrazione all'ing. Paolo Perco, è stata riassegnata, invariati i contenuti (controllo sulle

procedure di pagamento 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), al Consigliere geom. Zorro Grattoni, giusta deliberazione assunta nella seduta del 3 settembre 2021.

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.

In particolare, in attuazione ai 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 merita, altresì, ricordare 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"*.

Conseguentemente 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.

La Legge 18 dicembre 2020 n. 176, ha inoltre 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.

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

La Società Autostrade Alto Adriatico S.p.A. (S.A.A.A.) è una società a totale capitale pubblico costituita nell'aprile 2018 dai Soci Regione Friuli Venezia Giulia (67%) e Regione Veneto (33%) in coerenza ai contenuti dell'art. 13 bis del D.L. 148/2017 e delle rispettive delibere Giunte regionali (Delibera FVG n. 498 del 9 marzo 2018 e Delibera Veneto n. 393 del 26 marzo 2018), 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 assentita in concessione ad Autovie Venete.

La S.A.A.A. ha la propria sede a Trieste e la durata è fissata sino al 31 dicembre 2100, mentre 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 per garantirne l'operatività.

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 complesso iter finalizzato al subentro del nuovo soggetto concessionario.

Nel particolare si ricorda come la Delibera CIPE n. 39/2019 avesse determinato il valore di subentro al 31 dicembre 2019 in misura pari a 476 milioni di Euro e che tale importo era stato stimato dalla stessa Autovie Venete proprio in considerazione della piena efficacia dei propri Atti convenzionali anche nel periodo successivo alla scadenza della concessione.

L'Assemblea dei Soci della Società Autostrade Alto Adriatico S.p.A. in data 30 giugno 2021 ha successivamente approvato l'aggiornamento del testo dell'Accordo di Cooperazione, del Piano Economico Finanziario ed i relativi allegati, e i citati documenti, a valle della seduta assembleare, sono stati trasmessi al Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (MIMS) al fine di consentire la prosecuzione dell'iter volto al trasferimento della concessione.

Il MIMS con comunicazione di data 17 settembre 2021, indirizzata per conoscenza anche alla nostra Società, ha richiesto a SAAA, in ragione dei maggiori tempi necessari per il perfezionamento della procedura ed al fine di garantire l'attualità dei valori numerici oggetto di approvazione, una ulteriore versione aggiornata del Piano Economico Finanziario che assumesse il trasferimento delle infrastrutture e la contestuale corresponsione dell'indennizzo da subentro ad Autovie Venete alla data del 1° gennaio 2022.

Sulla base di quanto indicato nel Piano finanziario transitorio di Autovie Venete presentato al Concedente nel mese di marzo 2021, era prevista la corresponsione di un valore di indennizzo stimato alla data del 31 dicembre 2021 pari a 530,2 milioni di Euro, importo che, in ogni caso, dovrà essere ricalcolato al momento dell'effettivo subentro e dell'eventuale aggiornamento del suddetto Piano Finanziario Transitorio.

Peraltro si segnala come, alla data del 31 dicembre 2021, considerati i dati effettivamente rilevati a consuntivo, il valore risulti aggiornato in 466,7 milioni di Euro (valore espresso tenendo conto delle rettifiche operate dal Concedente sul valore dei cespiti devolvibili).

In data 30 settembre 2021, SAAA ha quindi provveduto ad aggiornare il proprio Piano Economico Finanziario (con nuova decorrenza a partire dal 1° gennaio 2022 anziché dal 1° luglio 2021), fermo restando lo sviluppo dello stesso in coerenza con i dati contenuti nel Piano Economico Finanziario Transitorio presentato da Autovie Venete ancora il 2 marzo 2021.

Il Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile (CIPESS), presieduto dal Presidente del Consiglio dei Ministri, Mario Draghi, nel corso della seduta del 22 dicembre 2021 ha approvato l'aggiornamento dell'Accordo di Cooperazione e i relativi allegati, incluso il PEF della SAAA.

La Delibera CIPESS di approvazione del citato Piano (la n. 76 del 22 dicembre 2021 che, in ogni caso, acquisterà efficacia con la pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica previa registrazione della Corte dei Conti), rappresenta, unitamente all'attesa approvazione del PEF transitorio della S.p.A. Autovie Venete, un passaggio fondamentale per la prosecuzione dell'iter di trasferimento della concessione.

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 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. 10/2016 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".

La Società e il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, rispettivamente in data 19 marzo 2018 e 20 marzo 2018 sottoscrivevano il Secondo Atto Aggiuntivo alla Convenzione di Concessione e i relativi allegati e, 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 comunicazione di data 2 luglio 2018 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti invitava formalmente la Società 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 ha regolato 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.

L'approvazione di tale Piano Finanziario Transitorio, meglio descritto nel successivo paragrafo, assume particolare importanza ai fini della 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 2023.

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, 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 2020, 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 indicato alla data del 31 dicembre 2019 il valore di subentro da riconoscere al concessionario uscente in misura pari a Euro 476 milioni, importo stimato dalla stessa Autovie Venete proprio in considerazione della piena efficacia degli Atti convenzionali anche nel periodo successivo alla scadenza della concessione(Atto Aggiuntivo del 2009 e 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, aveva 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, era emerso sin da subito che i criteri di calcolo dei costi ammessi ai fini della quantificazione del valore dell'indennizzo ivi contenuti (i) non sono in alcun modo rinvenibili nel testo della Convezione regolante il rapporto concessorio e (ii) per di più, si pongono in stridente contrasto con le previsioni convenzionali, nonché con il quadro regolatorio di riferimento, così come applicato per l'intera durata del periodo di concessione e mai messo in discussione dallo stesso Concedente.

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

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, 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, provvedeva a trasmettere formalmente al Concedente l’aggiornamento del Piano Economico Finanziario (PEF) Transitorio già presentato in data 29 novembre 2019.

Il Concedente, ad oggi, non ha formulato alcun rilievo sulle modalità di calcolo utilizzate dalla Società nell’elaborazione del suddetto Piano - modalità corroborate anche da recenti orientamenti giurisprudenziali riguardanti altre concessionarie scadute – che hanno confermato la validità della disciplina regolatoria vigente ante scadenza concessione.

L’atteggiamento assunto dalla Società si ritiene abbia adeguatamente risposto all’esigenza di tutelare al meglio il patrimonio aziendale senza ostacolare la prosecuzione dell’iter volto al riaffidamento della concessione ai sensi dell’art. 13 bis del D.L. 148/2017 e s.m.i..

Per un maggiore approfondimento sulla tematica si rimanda ai contenuti del paragrafo 1.2.8 (Politica tariffaria).

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 non attratti alla competenza del Commissario Delegato 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 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).

Peraltro con riferimento ai suddetti contenziosi, si anticipa sin d'ora che potrebbero dover essere oggetto di rinuncia – così come richiesto dal Ministero - 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.

Con riferimento, invece, alle istanze di aggiornamento presentate dalla Società relativamente alle annualità 2021 e 2022, ricordato che per il 2021 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti a fronte dell'istanza di aggiornamento tariffario formulata dalla Società pari allo 0,33%, con Decreto Interministeriale MIT- MEF n. 628 non ha riconosciuto alcun adeguamento tariffario e, analogamente, con Decreto MIMS-MEF n. 549, anche per il 2022 nulla è stato riconosciuto a fronte dell'istanza di aggiornamento tariffario pari allo 2,03%, non si è ritenuto di procedere in sede giudiziale in quanto tali mancati adeguamenti risultano assorbibili dall'oggettivo rallentamento nella realizzazione del Piano degli investimenti.

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, era stato previsto un adeguamento tariffario annuale con decorrenza 2022 e 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). All'esito del consuntivo riferito all'esercizio 2021, dopo il ridimensionamento

avvenuto nel corso del 2020 a causa della forte contrazione dei volumi di traffico, il livello delle poste figurative è risultato sostanzialmente invariato rispetto all'esercizio precedente registrando di fatto solo un lieve incremento.

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 oggetto di una ulteriore proroga.

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

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

A valle della sottoscrizione di queste due atti, in data 19 luglio 2018, si perfezionava tra la Società e la Regione FVG la Convenzione atta a regolare i rapporti connessi al rilascio da parte della Regione stessa delle predette garanzie.

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

Quanto al soddisfacimento dell'ulteriore condizione sospensiva all'erogazione dei finanziamenti relativa alla strutturazione dell'operazione di "copertura rischio tasso", si ricorda come già nel corso del 2020 si era ritenuto non vi fossero le condizioni per finalizzarne il processo.

Per le medesime ragioni (emergenza Covid-19, incertezze sull'evoluzione del processo di transizione della concessione, procrastinarsi della definizione della disciplina regolatoria e dei rapporti economici con il Concedente) anche nel corso del 2021 si è valutato di non procedere considerato il differimento della formazione dei fabbisogni coperti dai suddetti finanziamenti.

Nell'approssimarsi della scadenza del termine di disponibilità, fissata al 31.12.2021, il Consiglio di Amministrazione della Società, a seguito di un'attenta analisi e sul presupposto che il completamento del progetto Terza Corsia continua comunque a rappresentare la priorità assoluta per la nostra Società, ha ritenuto opportuno negoziare con entrambi gli Istituti finanziatori la proroga dello stesso ottenendo la concessione sino al 31 maggio 2022.

Sul punto si evidenzia che qualora le esigenze dovessero imporre la proroga/differimento oltre detto orizzonte temporale, risulterà necessario operare una rimodulazione delle condizioni di rimborso del finanziamento, così come definite dai testi contrattuali, con tutte le maggiori complessità che ne deriverebbero.

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 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 dicembre 2010 e s.m.i., tenuto conto di quanto già realizzato e impegnato sul singolo quadro economico dell'opera*".

Più in generale, sempre avuto riguardo ai pagamenti relativi alle opere del Commissario Delegato, si conferma quanto già riportato nelle precedenti relazioni in merito al 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.

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 2021, rimandando al successivo paragrafo 2.1.1 "Le Infrastrutture Strategiche di preminente interesse nazionale (Legge Obiettivo)" una trattazione più approfondita degli argomenti.

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 Palmanova e variante SS. 352 - 1°Lotto	n. 16 del 20.04.2009	n. 59 del 03.05.2010 n. 162 del 12.04.2012	299.669.311 Decreto n. 307 dd. 23.06.2016	05.08.2016	(lavori) 08.02.2017	Certificato collaudo: 29.04.2021 Decreto n. 444 di data 05.05.2021 di ammissibilità certificato di collaudo
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	Ultimazione lavori 1° sublotto 16.07.2021 (operazioni di collaudo in corso)
P100 Rifacimento Barriera del Lisert	n. 436 del 26.11.2020	n. 449 del 07.06.2021	8.573.645			
TOTALE			865.274.407			

Degli interventi riportati in tabella, la P 75-94, la P 92, la P 76-101, la P 128 e la P 106/1, valorizzate nei Q.E. netti del Piano di aprile 2015 (attualmente vigente) per complessivi 1.043 milioni di Euro, risultano già realizzate ed in esercizio.

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° la cui ultimazione lavori è stata disposta in data 16 luglio 2021) e la P100 (rifacimento barriera del Lisert, il cui affidamento dei lavori è in fase di formalizzazione) è di totali 664 milioni di Euro, di cui consuntivati, al 31 dicembre 2021, 511 milioni di Euro mentre altri interventi in fase di avvio riguardano la realizzazione dei cavalcavia del 2 e 3 sublotto del Secondo Lotto (P115) per un Quadro economico complessivo di Euro 67,4 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 dell'8 aprile 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, risulta garantita dalla immediata disponibilità di cassa che alla data del 31 dicembre 2021 ammontava a circa 139,8 milioni di Euro (dei quali 7,6 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, emergenza Covid-19 e, inoltre, dall'attento monitoraggio sugli effetti dell'aumento dei prezzi dei materiali da costruzione registrato nel corso del 2021.

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 resisi 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 sono predisposti tutti i documenti finalizzati all'affidamento del nuovo servizio che sarà suddiviso in 4 lotti e potenziato sia rispetto le attività da eseguire che rispetto alle superfici di intervento considerata l'entrata in esercizio di nuovi tratti di Terza corsia.

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'importate campagna di manutenzione straordinaria (pulizia, sistemazione e ripristino) degli impianti di trattamento delle acque meteoriche dislocati al servizio dei ponti Torre ed Isonzo l'A28 (sostituendo i filtri con caratteristiche più prestazionali) e dell'impianto di trattamento e sollevamento al servizio del sottopasso della Tangenziale di Udine (migliorando la sicurezza dell'accesso). 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 aggiudicatarie del servizio di pronto intervento ecologico.

Sono state apportate modifiche agli impianti di scarico dei bagni a servizio delle aree di sosta di Roncade Nord e Sud, riducendo in tal modo del 50% il numero degli interventi manutentivi di spurgo.

Cinque 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
29/01/2021	A4	418+800 ovest	Sversamento di idrossido di sodio e potassio a seguito di fuoriuscita di autotreno con potenziale contaminazione delle acque superficiali – messa in sicurezza di emergenza con chiusura del procedimento
08/04/2021	A4	514+700 ovest	Sversamento di gasolio a seguito di fuoriuscita di autotreno con potenziale contaminazione del suolo – messa in sicurezza di emergenza con chiusura del procedimento
03/05/2021	A4	450+650 est	Sversamento di gasolio a seguito di fuoriuscita di autotreno con potenziale contaminazione delle acque superficiali – messa in sicurezza di emergenza con chiusura del procedimento
04/05/2021	A4	461+600 ovest	Sversamento di gasolio a seguito di fuoriuscita di autotreno con potenziale contaminazione delle acque superficiali – messa in sicurezza di emergenza con chiusura del procedimento
11/08/2021	A4	450+800 est	Sversamento di gasolio a seguito di fuoriuscita di autotreno con potenziale contaminazione del suolo – 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. Lo studio di fattibilità tecnico-economica ha ottenuto i nulla osta da parte del Ministero della Transizione Ecologica e dell'ufficio della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia competente in materia di Siti Natura 2000. Il progetto esecutivo è in fase di redazione. In analogia si prevede la progettazione di ulteriori impianti di trattamento delle acque meteoriche presso la stazione autostradale di Udine Sud ed il tratto autostradale 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 un aumento del consumo di energia da parte della Società di circa il 1,38% rispetto al 2020 ed un aumento della spesa sostenuta pari all'8,92% 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 2021 permangono le sole partecipazioni detenute nel Consorzio Autostrade Italiane Energia (CAIE) (1,60%) e in CAF Interregionale Dipendenti S.r.l. (0,00018728763%).

Quanto alla partecipazione detenuta in Pedemontana Veneta, si ricorda che già nel mese di dicembre 2020, l'Assemblea dei Soci aveva deliberato l'approvazione del bilancio finale di liquidazione e del piano di riparto nonché la cancellazione della Società dal Registro delle Imprese che, in assenza di opposizioni, è avvenuto decorsi 90 giorni dal deposito del bilancio finale di liquidazione. Sul punto si rende noto che in data 3 maggio 2021 è pervenuta una comunicazione dal liquidatore con la quale lo stesso ha informato di aver ottenuto dal Tribunale di Venezia il certificato di mancata opposizione al bilancio finale di liquidazione da parte di eventuali creditori e successivamente, in data 14 maggio 2021, è pervenuta una seconda comunicazione con la quale il liquidatore ha confermato di aver eseguito l'accredito in favore della S.p.A. Autovie Venete dell'importo pari ad Euro 445.408,00, corrispondente alla quasi totalità del capitale a suo tempo versato.

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*". Con l'esercizio 2020 si è concluso il triennio di partecipazione al "consolidato fiscale nazionale" del Gruppo Friulia in essere in modo continuativo dall'esercizio 2006/2007.

Non essendo venute meno le motivazioni che hanno portato a suo tempo all'esercizio dell'opzione, le società aderenti all'istituto del consolidato fiscale hanno confermato anche per il 2021 la procedura in essere facendo ricorso al tacito rinnovo previsto dalla normativa in vigore.

La partecipazione all'istituto del consolidato fiscale nazionale non pregiudica in alcun modo la possibilità di porre in essere operazioni volte alla modifica dell'attuale assetto di controllo in relazione ad ogni partecipante. La normativa fiscale regolamenta infatti nel dettaglio come procedere nel caso si verifichino tali operazioni.

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 la proroga dell'affidamento dell'incarico per lo svolgimento delle attività di Internal Audit descritte al paragrafo 1.1.2 sino al 31.12.2022, avvenuta con delibera del Consiglio di Amministrazione del 10 dicembre 2021.

Infine, con riferimento agli "Indirizzi di carattere generale" determinati dalla Regione Friuli Venezia Giulia per gli "Enti strumentali controllati e partecipati, società controllate e partecipate, organismi strumentali e attività delegate" 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), la Società nel periodo in esame ha provveduto a: i) fornire i dati richiesti ai fini dell'attestazione dei rapporti creditori e debitori con la Regione e ai fini della redazione del Bilancio consolidato ex D.Lgs. 118/2011; ii) adempiere nel modo più tempestivo e completo possibile, alla pubblicazione sul proprio sito internet dei dati e delle informazioni previste dalla normativa in materia di prevenzione della corruzione e trasparenza ed, infine, iii) con riferimento ai costi generali di funzionamento, si conferma di aver proceduto alla razionalizzazione degli stessi in virtù di adeguate procedure selettive degli operatori economici e di attente scelte gestionali.

In merito ai 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” di seguito si riepilogano gli estremi delle comunicazioni inviate:

Tipo rilevazione	Protocollo SAAV formalizzazione
RILEVAZIONE ANNUALE 2021	n. U/0018940 del 21/05/2021
RILEVAZIONE I TRIM 2021	n. U/0018941 del 21/05/2021
RILEVAZIONE II TRIM 2021	n. U/0044142 del 09/12/2021
RILEVAZIONE III TRIM 2021	n. U/0044143 del 09/12/2021
RILEVAZIONE IV TRIM 2021	n. U/0010788 del 25/03/2021

1.8 – LA COMPOSIZIONE DEL CAPITALE SOCIALE

Rispetto all’esercizio precedente, vi sono state solamente alcune minime variazioni alla composizione del capitale sociale legate perlopiù a passaggi di proprietà di titoli azionari per percentuali non significative.

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.

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 anticipato nel 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 della Mobilità Sostenibili – MIMS) 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 (lavori relativi al sublotto 1 ultimati);
- 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 giugno 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)

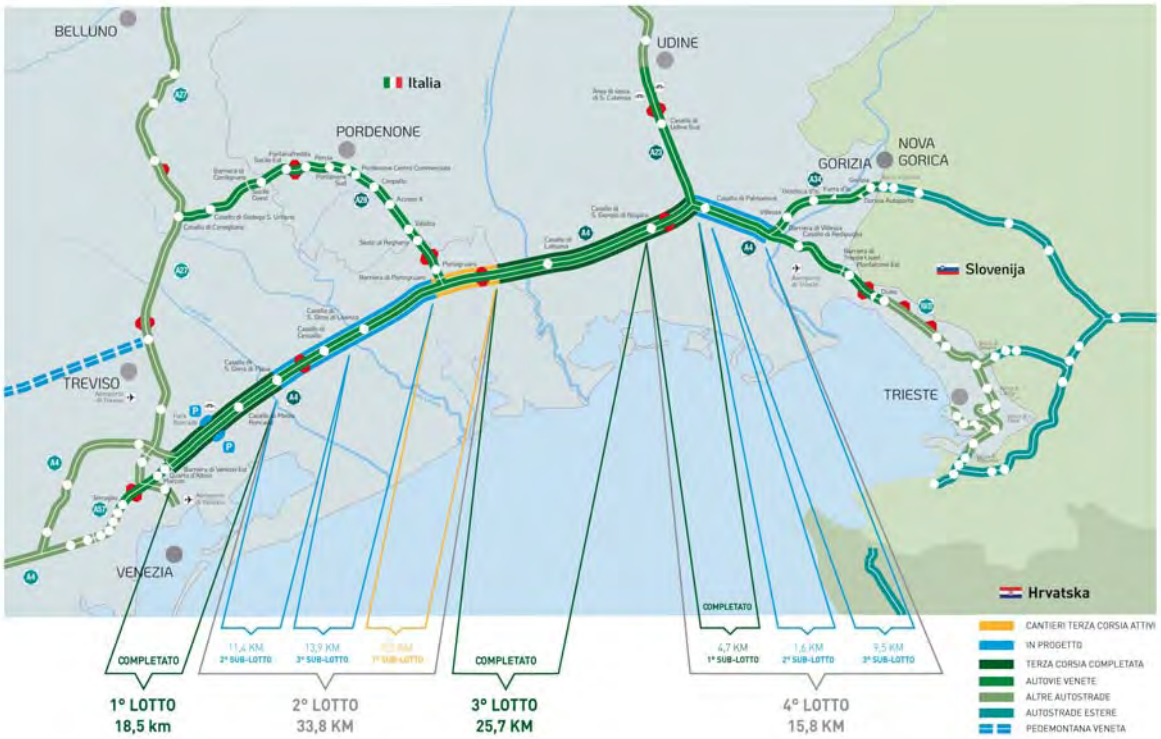
La Terza Corsia - stazione appaltante Commissario Delegato

La parte principale delle opere dal punto di vista tecnico ed 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 di cui il sublotto 1 realizzato).



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 l'ultimazione è avvenuta il giorno 21 maggio 2021. Sono in corso le attività di collaudo tecnico amministrativo dell'opera.

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'opera. Con Decreto n. 355 del 27 dicembre 2017, ha disposto l'aggiudicazione dell'appalto relativo al sublotto 1 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, mentre la consegna definitiva degli stessi è stata disposta in data 9 marzo 2020. Ad oggi i lavori risultano in corso e l'ultimazione è contrattualmente prevista per il 10 gennaio 2023, al netto di eventuali riflessi derivanti dalla congiuntura in atto.

Al 31 dicembre 2021 gli interventi, che si sono sviluppati interamente durante l'emergenza sanitaria Covid-19, hanno raggiunto un avanzamento pari a circa il 68% (considerando l'anticipazione lavori) ed hanno maturato un ritardo ad oggi stimabile di circa 5 mesi.

Con Decreto n. 368 del 24 aprile 2018, 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.

Con Decreto del Soggetto Attuatore n. 445 del 19 maggio 2021 è stato revocato parzialmente, in virtù delle previsioni dell'art. 21 quinquies, comma 1, della legge 7 agosto 1990, n. 241, il Decreto n. 379 del 16 ottobre 2018 (avente ad oggetto l'approvazione del progetto esecutivo dei cavalcavia del sublotto 2 del Secondo lotto), sono stati approvati gli elaborati aggiornati a seguito dell'accorpamento del progetto esecutivo dei cavalcavia del sublotto 2 con i cavalcavia del sublotto 3 e sono stati approvati gli elaborati del progetto esecutivo dei cavalcavia del sublotto 3. L'importo del Quadro economico relativo ai cavalcavia dei sublotti 2 e 3 approvato con il succitato Decreto è pari a Euro 67.352.894,13.

Attualmente è in corso di predisposizione la documentazione propedeutica all'avvio della gara per l'affidamento dei lavori. In particolare, sono in corso degli approfondimenti relativi all'eccezionale incremento dei prezzi di alcune materie prime (in particolar modo l'acciaio) verificatosi nel corso del 2021, che comporterà un aumento dell'importo dei lavori rispetto a quanto in origine preventivato.

L'avvio della procedura di gara per l'affidamento dei lavori di realizzazione dei cavalcavia è inoltre subordinato al perfezionamento degli interventi di rilocazione degli impianti interferenti di competenza degli Enti gestori, con i quali è attualmente in corso il confronto.

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

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.

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.

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

In data 10 maggio 2021 è stato emesso il Decreto del Soggetto Attuatore n. 444 di ammissibilità del certificato di collaudo sottoscritto dalla Commissione di collaudo in data 29 aprile 2021.

Con verbale del 17 giugno 2021 si è costituita la Commissione per la proposta di Accordo bonario di cui all'art. 240, comma 6, del D.Lgs. 163/2006 e, in data 30 settembre 2021, è stata formulata, all'unanimità, una proposta di importo pari a 9.762.480,54 Euro. In data 25 ottobre 2021 è stato sottoscritto, dal soggetto Attuatore del Commissario Delegato e dal Contraente Generale, il Verbale di Accordo Bonario.

Proseguono le attività in capo al Contraente Generale relative al monitoraggio ambientale post operam.

La Terza Corsia da Alvisopoli a Gonars

Quarto Lotto III corsia A4. Gonars – Villesse

Relativamente al Quarto Lotto della Terza Corsia con i Decreti del Commissario Delegato n. 291 del 9 aprile 2015 e n. 316 del 28 dicembre 2016, è stata approvata l'aggiudicazione definitiva della procedura aperta per l'affidamento dell'appalto integrato, con relativa suddivisione in sublotti e revisione del quadro dell'intervento.

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 avviando, contestualmente, la progettazione esecutiva del primo sublotto funzionale.

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

I lavori si sono conclusi in data 16 luglio 2021 e sono tuttora in corso le operazioni di collaudo tecnico-amministrativo dell'opera.

In data 6 dicembre 2021, il Soggetto Attuatore, con Decreto n. 460, ha approvato l'atto aggiuntivo n. 5 con il quale è stata risolta la controversia in essere con l'Appaltatore e, quest'ultimo, ha definitivamente rinunciato a tutte le riserve iscritte. L'Atto Aggiuntivo n. 5 è stato sottoscritto dalle parti in data 6 dicembre 2021.

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.

In data 5 maggio 2021, è stato emesso il Decreto del Soggetto Attuatore n. 443 con il quale è stato disposto il recesso dei sublotti 2 e 3 dal contratto di appalto.

In data 30 settembre 2021, con Decreto n. 456, il Soggetto Attuatore del Commissario Delegato ha disposto di estrarre dal progetto esecutivo del sublotto funzionale 2, già di proprietà della Stazione Appaltante, il solo progetto esecutivo della rotatoria posta sull'intersezione tra la S.R. n. 352, la S.R. UD n. 126 e il casello di Palmanova dell'autostrada A4, provvedendo al suo aggiornamento al fine di renderlo appaltabile separatamente ed anticipatamente rispetto ai lavori di adeguamento con la Terza corsia dei sublotti 2 e 3.

Al 31 dicembre 2021 il progetto esecutivo della succitata rotatoria è in corso di predisposizione.

Rampe del 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 aveva effettuato una ricognizione, con altri soggetti coinvolti, in tema di sicurezza della circolazione.

Conclusa tale attività, era stato elaborato il 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 nonché la realizzazione delle aree di sosta per mezzi pesanti, di competenza del Commissario Delegato.

Il progetto preliminare dell'intervento denominato "*Adeguamento piste di immissione in autostrada*" comprende l'adeguamento delle piste di immissione in autostrada e della pista di uscita da Venezia presso lo svincolo di Redipuglia, l'ampliamento delle strutture di esazione con la realizzazione di n. 5 nuove porte (n. 1 in uscita e n. 4 in ingresso) e l'adeguamento della pista di immissione in autostrada dall'Area di servizio di Duino Nord. Quest'ultimo intervento è stato però separato dagli altri a causa dell'interessamento di un sito di interesse comunitario che comporta la necessità di sottoporre il progetto ad una procedura particolarmente delicata di assoggettabilità a Valutazione Impatto Ambientale (V.I.A.).

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 approvato con il Decreto del Soggetto Attuatore n. 450 del 30 giugno 2021. L'importo del Quadro economico approvato dell'intervento è pari a 15.340.954,31 Euro.

Attualmente è in corso la predisposizione della documentazione propedeutica all'avvio della gara per l'affidamento dell'appalto integrato della progettazione esecutiva e dei lavori. In particolare, sono in corso degli approfondimenti relativi all'eccezionale incremento dei prezzi di alcune materie prime (soprattutto l'acciaio) verificatosi nel corso del 2021, che comporterà un aumento dell'importo dei lavori rispetto a quanto in origine preventivato.

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 a cui aveva fatto seguito il consolidamento dell'ipotesi di 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, acquistava detto immobile e, nel corso dell'esercizio 2018-2019, si svolgeva la procedura di gara che ha portato all'individuazione dell'operatore a cui è stata affidata la progettazione esecutiva della ristrutturazione.

Il servizio di progettazione esecutiva di ristrutturazione ed ampliamento integrato con le opere strutturali complementari è proseguito nel corso del 2021. Secondo quanto previsto

dall'incarico, lo studio di progettazione affidatario del servizio ha completato l'elaborazione della prima versione del progetto esecutivo nel mese di febbraio 2021 e il progetto è stato trasmesso per le dovute osservazioni alla Polizia di Stato.

A seguito del riscontro con richiesta di modifiche da parte di quest'ultima, a fine maggio è stata avviata la seconda fase di progettazione che ha portato all'elaborazione del progetto finale nel corso dell'estate 2021.

A fine anno è stato dato avvio al servizio di verifica del progetto ai fini della validazione, la cui attività è tuttora in corso. Anche in questo caso l'eccezionale incremento dei prezzi di alcune materie prime (in particolar modo l'acciaio) verificatosi nel corso del 2021 comporterà un aumento dell'importo dei lavori rispetto a quanto in origine preventivato.

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, ha 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.

Il Soggetto Attuatore con Decreto n. 436 del 26 novembre 2020 ha poi disposto l'avvio della nuova procedura di gara per l'affidamento dei lavori di realizzazione dell'opera. Esperita la procedura di gara, con Decreto n. 449 del 7 giugno 2021, il Commissario Delegato ha disposto l'aggiudicazione dell'appalto per un importo pari a Euro 8.573.644,80. L'importo del Quadro economico approvato con il succitato Decreto è pari a complessivi Euro 15.673.076,77.

Per quanto attiene il problema dell'eccezionale aumento dei prezzi dei materiali da costruzione (in particolar modo l'acciaio) verificatosi nel corso del 2021, l'aggiudicatario, al fine di poter addivenire alla sottoscrizione del contratto, ha chiesto alla Stazione Appaltante di introdurre un regime di compensazione dei prezzi volto a stabilizzare la situazione di disequilibrio venutasi a creare rispetto all'offerta presentata alla fine del 2020.

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 stato redatto il progetto preliminare che ha consentito di determinare gli interventi da realizzare ed il relativo Quadro economico, così come successivamente approvato nel Decreto commissariale n. 328 del 24 marzo 2017.

Il progetto definitivo, che prevede la realizzazione di tre porte aggiuntive, la ristrutturazione del fabbricato di stazione esistente e la costruzione di un nuovo fabbricato impianti e di interventi complementari, è previsto entro il 2022.

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 n. 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.

Gli interventi di risanamento acustico ancora da realizzare lungo la rete e non legati all'ampliamento a Terza Corsia della A4 sono in fase avanzata di progettazione. A febbraio 2021 sono stati presentati i risultati dello studio acustico condotto sui tratti delle autostrade A4, A23 e A28 che interessano 14 comuni.

L'attività di progettazione è proseguita durante l'esercizio con l'avvio del servizio di verifica del progetto esecutivo degli interventi ancora da realizzare.

Interventi di bonifica acustica in Comune di Duino Aurisina (TS) e Campoformido (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 m^2 e un'estensione lineare complessiva di poco superiore ai 3.750 m di cui 2900 m installati lungo la carreggiata est (direzione Trieste) e 850 m lungo la carreggiata ovest (direzione Venezia). I lavori sono terminati il 26 giugno 2020.

In data 25 gennaio 2021 è stato sottoscritto dal collaudatore il certificato di collaudo nei rapporti tra Società Concessionaria e impresa esecutrice dei lavori e in data 3 settembre 2021 il Consiglio di Amministrazione ha dichiarato ammissibile lo stesso.

In data 1 febbraio 2022 il Ministero ha approvato la perizia di variante n. 1, indispensabile per l'emissione del certificato di collaudo tecnico-amministrativo nei rapporti tra Ministero concedente e Società concessionaria.

Gli interventi in Comune di Campoformido prevedono la posa di barriere acustiche e rivestimenti fonoassorbenti per una superficie di quasi 8.000 m^2 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 luglio 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, con conseguente allungamento dei tempi.

In data 26 aprile 2021 si è provveduto alla consegna definitiva dei lavori che, attualmente, sono in corso di esecuzione.

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 Euro 8.759.465,35 (netti). Tale importo si riferisce alla realizzazione dell'intera opera che è stata suddivisa in due sublotti funzionali, la realizzazione di uno dei quali era subordinata all'avveramento di una precisa condizione sospensiva.

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.

Riguardo alle due perizie di variante in corso d'opera inviate al Ministero per l'approvazione di competenza, si evidenzia che il TAR FVG, con sentenza depositata il 31 dicembre 2021 ha accolto il ricorso presentato dalla Società riguardo ai tagli per Euro 549.179,30, effettuati dall'Ente Concedente su alcune voci di spesa del Quadro economico dell'opera determinato con la prima perizia di variante.

Attualmente si è in attesa del collaudo finale da parte del preposto organo nominato dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, per la formalizzazione del quale è necessario attendere l'approvazione di entrambe le perizie di variante da parte dello stesso Concedente.

Il Centro Servizi di Palmanova

2.2 – LE OPERE IN DELEGAZIONE INTERSOGGETTIVA 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) (opera recentemente ultimata e consegnata alla Regione).

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.

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".

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 settembre 2017 è stato stipulato il contratto di appalto, avente per oggetto la sola esecuzione dei lavori.

I lavori, a seguito di una prima consegna parziale del 6 novembre 2017 e di altre quattro successive (l'ultima di data 19 giugno 2019), sono stati consegnati definitivamente il 29 agosto 2019.

Nel corso dei lavori è stato necessario approvare n. 4 perizie di variante al fine di adeguare il progetto esecutivo approvato ad alcune richieste di Enti Terzi o ad alcune necessità non prevedibili al momento della stipula del contratto con l'appaltatore. Tutte le perizie di variante sono state autorizzate dalla Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia.

L'importo dei lavori, a seguito dell'approvazione della perizia suppletiva e di variante n. 2, è aggiornato in Euro 20.316.233,89 (compresi i costi aggiuntivi per la sicurezza relativi all'emergenza sanitaria da Covid-19).

A seguito delle Perizie di variante e sulla base della produzione sino ad ora sviluppata dall'appaltatore, l'ultimazione dei lavori è attualmente prevista per il mese di maggio 2022.

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 del 13 dicembre 2012 aveva approvato il progetto definitivo dell'opera e aveva 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 aveva decretato, rispettivamente, di non concludere la procedura di gara, ritirando il bando di gara già pubblicato, e di disporre 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, era stato predisposto un progetto stralcio, per un importo complessivo pari a 32.050.000,00 Euro, che era 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 aveva 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 era stato sottoscritto il relativo contratto d'appalto per un importo complessivo della prestazione pari a Euro 17.200.950,15.

Il progetto esecutivo era stato approvato dal Commissario Delegato con Decreto n. 341 del 31.07.2017 e la consegna dei lavori era avvenuta il 28 agosto 2017.

In data 21 dicembre 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 risultavano non conformi ai requisiti di norma, nonostante la documentazione di accompagnamento ne attestasse la conformità. In data 13 giugno 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.

L'Appaltatore, al fine di accertare l'effettiva non conformità dei tubolari metallici alla norma e

le eventuali responsabilità di quanto accaduto, in data 25 settembre 2019 ha promosso l'avvio di un Accertamento Tecnico Preventivo (ATP) ex art. 696 c.p.c. presso il Tribunale di Trieste.

L'Accertamento Tecnico Preventivo si è concluso in data 20 agosto 2020 attestando la non conformità di parte degli elementi tubolari ai requisiti di norma e di progetto e confermando quindi la necessità di una loro sostituzione. L'ATP ha inoltre sentenziato il corretto operato della Direzione Lavori nel processo di verifica e di controllo di tutti i tubolari posti in opera.

A seguito di un'ultima campagna di indagine condotta sui tubolari ad inizio 2021 da parte del Direttore dei Lavori (390 prove di resilienza) e della presentazione da parte dell'Appaltatore di successivi affinamenti della proposta progettuale presentata (affinamenti predisposti anche sulla base di alcune prove di sostituzione effettuate dal vivo in cantiere), il Direttore dei Lavori, in data 29 dicembre 2021 ha infine approvato definitivamente la proposta di risoluzione della non conformità presentata dall'appaltatore, autorizzando contestualmente l'appaltatore ad avviare la fase di approvvigionamento del materiale.

I restanti lavori (allargamento della sede della S.R. UD 50 in Comune di San Vito al Torre 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.

Per quanto riguarda tale tratto, in data 3 settembre 2021 è stata formalizzata la presa in consegna anticipata da parte del Commissario Delegato di tutte le opere comprese tra la rotatoria n. 3 e la rotatoria n. 4, rotatorie incluse, e la loro contestuale consegna alla Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia (beneficiaria dell'opera) e a Friuli Venezia Giulia Strade S.p.A..

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 che 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..

I progettisti, in data 13 settembre 2021, hanno trasmesso la versione finale del progetto definitivo del 2° lotto e, dopo aver concluso la conferenza dei servizi, è in corso il procedimento diretto all'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio ed all'approvazione del progetto definitivo, ai fini della dichiarazione di pubblica utilità, delle aree occorrenti ai lavori del 2° lotto stralcio.

L'attività di progettazione definitiva del 3° lotto stralcio, rimasta a lungo parzialmente sospesa (dal 9 giugno 2020 fino al 1 dicembre 2021) in attesa che la Regione individui la soluzione definitiva da adottare per il ponte sul Natisone della S.R. n. 56, è stata totalmente ripresa a seguito dell'individuazione, con deliberazione di Giunta regionale di data 19 novembre 2021 n. 1774, della soluzione progettuale per la riqualificazione del ponte sul fiume Natisone.

L'individuazione della soluzione per il ponte sul Natisone comporta l'aumento complessivo del Quadro economico di progetto di Euro 11.062.162,81, che la Regione si è impegnata a reperire nel prossimo bilancio triennale, come evidenziato nella stessa DGR n. 1774.

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 rotatoria 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 rotatoria n. 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 agosto 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.

Con nota del 26 marzo 2021 inviata alla Regione e a FVG Strade, nonché con successiva nota del 10 agosto 2021, è stata inviata la richiesta di consegna dell'opera.

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 giugno 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 Autovie Venete con risorse proprie, in conformità ai pregressi 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 aprile 2020, con Determina prot. Atti/4287 del 28 luglio 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 novembre 2020 è stato pubblicato il bando di gara per l'appalto dei lavori.

Il contratto di appalto è stato stipulato in data 9 luglio 2021 con l'R.T.I. Ghiaie Ponte Rosso S.r.l. con Brussi Costruzioni S.r.l., per un importo pari ad Euro 1.598.388,92 (ribasso del 24,21% sulla base di gara).

La consegna dei lavori è avvenuta il giorno 23 agosto 2021 ed i lavori sono attualmente in corso.

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 ottobre 2018 e convalidato con successivo Decreto del Soggetto Attuatore n. 392 dd. 12 marzo 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 ed avviati in data 22 giugno 2020.

Sono state redatte tre perizie di variante, tutte autorizzate dalla Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia, che hanno rideterminato l'importo totale dei lavori in Euro 387.204,37 e la scadenza contrattuale degli stessi il 27 maggio 2021, data in cui effettivamente sono stati ultimati i lavori.

In data 6 ottobre 2021, l'opera è stata consegnata alla Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia che, a sua volta, l'ha contestualmente consegnata a Friuli Venezia Giulia Strade S.p.a. (oltre che ai Comuni di Romans d'Isonzo, Mariano del Friuli e Gradisca d'Isonzo per alcuni tratti di rispettiva competenza).

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 - II 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 dopo aver ottenuto 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.

Al fine di poter procedere all'aggiornamento del progetto definitivo e dello Studio di Impatto Ambientale a seguito delle prescrizioni e raccomandazioni contenute nel Rapporto Ambientale della Valutazione Ambientale Strategica sull'Accordo di Programma e al fine di adeguarlo alle

vigenti normative regionali e statali, la Convenzione n. 58 del 9 dicembre 2015 con la Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia è stata integrata in data 2 agosto 2021 con un nuovo atto (prot. TERINF-CON-2021-0000034-P) che regolamenta le relative nuove attività in capo ad Autovie Venete.

In data 30 dicembre 2021 è stato consegnato alla Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia lo Studio di Impatto Ambientale necessario ad avviare la procedura di Valutazione di impatto ambientale nazionale.

3 – LA GESTIONE AUTOSTRADALE

3.1 – IL TRAFFICO

L'emergenza sanitaria derivante dalla diffusione del Covid-19, che ha comportato rilevanti ripercussioni sui flussi di traffico nel corso del 2020, ne ha condizionato l'andamento anche durante l'esercizio 2021 appena conclusosi. I transiti nel primo semestre sono stati ancora fortemente ridimensionati dalle misure governative adottate allo scopo di limitare gli spostamenti, mentre nel secondo semestre si sono palesati i primi segnali di ripresa - con volumi più prossimi a quelli antecedenti alla pandemia - che hanno portato l'anno a chiudersi con un saldo positivo del 23,5% rispetto al 2020 ed un saldo negativo del 9,9% rispetto al 2019 (anno solare).

Tabella A - Traffico sulla rete gestita direttamente

Esercizio	2017/2018	2018/2019	II° semestre 2019	2020	2021	Variazione %
Veicoli effettivi *	48.311	47.772	24.963	34.820	43.019	23,5%
Veicoli - chilometro *	2.536.271	2.469.813	1.302.361	1.737.757	2.203.855	26,8%
Percorrenza media	52,5	51,7	52,2	49,9	51,2	2,6%

* In migliaia.

Tabella B - Traffico sulla rete estesa

Esercizio	2017/2018	2018/2019	II° semestre 2019	2020	2021	Variazione %
Veicoli effettivi *	72.547	72.061	37.514	51.687	62.529	21,0%
Veicoli - chilometro *	2.656.881	2.590.658	1.364.802	1.821.706	2.300.944	26,3%
Percorrenza media	36,6	36,0	36,4	35,2	36,8	4,5%

* In migliaia.

In forte sofferenza il traffico leggero fino all'inizio dell'estate, con un successivo rilancio che l'ha riportato fino all'autunno ai livelli precedenti alla diffusione del contagio, per poi concludere con un nuovo significativo rallentamento nell'ultimo bimestre dell'anno.

Il traffico pesante ha invece manifestato già nei primi mesi dell'esercizio un riallineamento ai volumi del 2019 effetto, in particolare, del traino della classe 5 durante tutto il 2021.

Tabella C - Traffico sulla rete gestita direttamente suddiviso per tipologia

Esercizio	2020		2021		Variazione %	
	Leggeri	Pesanti	Leggeri	Pesanti	Leggeri	Pesanti
Veicoli effettivi *	23.365	11.455	29.522	13.497	26,4%	17,8%
Veicoli - chilometro*	1.052.964	684.793	1.393.803	810.052	32,4%	18,3%
Percorrenza media	45,1	59,8	47,2	60,0	4,7%	0,3%

* In migliaia.

Tabella D - Traffico sulla rete estesa suddiviso per tipologia

Esercizio	2020		2021		Variazione %	
	Leggeri	Pesanti	Leggeri	Pesanti	Leggeri	Pesanti
Veicoli effettivi *	36.267	15.420	44.600	17.929	23,0%	16,3%
Veicoli - chilometro*	1.117.197	704.509	1.468.858	832.086	31,5%	18,1%
Percorrenza media	30,8	45,7	32,9	46,4	6,8%	1,5%

* In migliaia.

Di riflesso, anche per quanto concerne gli introiti e gli oneri devolutivi, nel confronto con il periodo omologo emerge un recupero di 23 punti percentuali come conseguenza dell'*effetto traffico*, posta la neutralità dell'*effetto tariffa* determinata dal mancato riconoscimento tariffario nell'anno 2021: tuttavia, rispetto all'anno solare 2019 permane un ritardo alla voce "Ricavi delle vendite e delle prestazioni" di circa 14 milioni di Euro, sensibilmente più contenuto rispetto ai 50 milioni registrati nel 2020.

Tabella E – Introiti

Esercizio	2019	2020	2021	Variazione	Incremento %
Pedaggi	186.414.537	140.751.369	173.482.226	32.730.857	23,3%
Indennizzi per transiti eccezionali	1.224.492	1.126.670	1.240.238	113.568	10,1%
Totale al netto della devoluzione	187.639.029	141.878.039	174.722.464	32.844.425	23,1%
Integrazione canone concessionale	21.820.180	16.827.449	20.543.081	3.715.632	22,1%
Totale ricavi delle vendite e delle prestazioni	209.459.209	158.705.488	195.265.545	36.560.057	23,0%

Mezzi pesanti in arrivo al casello

3.2 – I SISTEMI DI ESAZIONE PEDAGGIO

Entrando nel dettaglio delle stazioni di competenza, nel corso dell'esercizio 1° gennaio – 31 dicembre 2021 il trend è stato in ripresa su tutti i caselli di competenza.

Le misure di contenimento della pandemia, tuttora in corso, sono perdurate per tutto il 2021, seppur in misura più attenuata rispetto al 2020. In tutti i caselli si è registrato un deciso aumento dei transiti, in particolare alcuni caselli interessati dai flussi di traffico estivo, Latisana, Villesse e Meolo Roncade hanno registrato un notevole incremento dei transiti superando i numeri pre-pandemia.

Nel corso dell'esercizio sono state installate due nuove casse automatiche, una al casello di Portogruaro e una al casello di Redipuglia in sostituzione di altrettante piste manuali, consentendo in tal modo il passaggio delle due stazioni in "caselli ad alta automazione" e la riduzione delle presenze giornaliere a Redipuglia e dando così completa attuazione a quanto sancito negli Accordi sindacali siglati nel 2019 e nel 2020.

Tutti i caselli della rete, ad eccezione della Barriera di Trieste Lisert, nel periodo modale e a prescindere dalla pandemia, vengono gestiti efficacemente con l'impiego di un solo esattore per turno (14 caselli su 15 totali), comprovando la giusta corrispondenza degli automatismi e dei 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	2	-	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		2	-	-	2	4	-	3		17
537	Cordignano	-	3		1	-	-	-	3	1	2		10
538	Godega di S.U.	-	2		1	-	-	-	2	-	2		7
Porte		5	42		14	6	5	7	35	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 del difficile contesto economico, sociale e trasportistico nonché la conseguenza delle misure adottate dall'azienda a tutela della salute dei dipendenti.

Tabella F – Sistemi di Pagamento Pedaggi

Esercizio	2017/2018	2018/2019	II semestre 2019	2020	2021
Contanti	28,7%	27,5%	28,1%	21,2%	21,9%
Tessere	11,3%	11,7%	12,4%	12,0%	13,0%
Telepedaggio*	60,0%	60,7%	59,5%	66,8%	65,1%
Totale	100%	100%	100%	100%	100%

* Confluiscono nella voce tutti i sistemi di telepedaggiamento

Tabella G - Operazioni di pagamento suddivise per funzionalità

Esercizio	2020	Composizione %	2021	Composizione %	Variazione %
Automatica	696.000	2,8%	646.000	2,2%	-7,2%
Cassa Automatica	4.155.000	16,9%	5.113.000	17,0%	23,1%
Lettore Iso	2.052.000	8,4%	2.950.000	9,8%	43,8%
Manuale	1.283.000	5,2%	1.782.000	6,0%	38,9%
Telepedaggio*	16.420.000	66,7%	19.525.000	65,0%	18,9%
	24.606.000	100%	30.016.000	100%	22,0%

* Confluiscono nella voce tutti i sistemi di telepedaggiamento.

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

Tabella H – Ore lavorate in esazione

Esercizio	Gennaio Dicembre 2019	Gennaio Dicembre 2020	Gennaio Dicembre 2021	Variazione 2020-2021 %	Variazione 2019-2021 %
Totale ore lavorate in esazione	195.593,5	165.056,5	166.373	+0,8%	- 15%

Rispetto al 2020, in questo esercizio si registra un +0,8% nelle ore lavorate dal personale di esazione. Sul punto si ricorda che nel corso dell'esercizio 2020, a seguito dell'applicazione delle misure di contenimento della pandemia Covid-19, le presenze del personale erano state ridotte al di sotto dei minimi previsti sindacalmente, soprattutto nei mesi di lockdown, incentivando l'utilizzo delle ferie/banca ore arretrate e, solo in minima parte, ricorrendo alla C.I.G.. Pertanto, per verificare il reale effetto determinato dalla totale applicazione degli ultimi accordi sindacali che hanno sancito il passaggio all'alta automazione di 14 caselli sui 15 totali gestiti, è più corretto confrontare il dato 2021 con il dato 2019, da cui emerge che le ore lavorate in esazione hanno subito un decremento del 15%.

Controllo finanziario esattori (C.F.E.)

Nel corso dell'esercizio 1° gennaio - 31 dicembre 2021, sono state verificate 6.479 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 972 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 dall'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 2021 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 2021, a confronto con quelli rilevati l'anno precedente.

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

Tratto S. Stino di Livenza – Allacciamento A4/A28 (direzione Trieste)	2020*	2021	Variazione
N° incidenti totali	21	131	+10
Tasso (per 100 mln di veicoli-chilometro) degli incidenti totali riferito al tratto	28,50	32.9	+4.4
N° Incidenti con coinvolgimento di veicoli pesanti	18	27	+9
Tasso (per 100 mln di veicoli-chilometro) degli incidenti con coinvolgimento veicoli pesanti riferito al tratto	24,4	28.6	+4.2

* 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.

Nel corso dell'esercizio hanno trovato applicazione specifici "Accordi quadro" per il presidio programmato di carri adibiti al soccorso stradale e all'assistenza agli utenti nei piazzali di stazione da attivare quando si verificano situazioni non programmabili in concomitanza di situazioni previste (es. esodi estivi) e/o in caso di situazioni di emergenza nonché per il supporto e il presidio durante le chiusure autostradali.

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 a definire specifici indirizzi operativi per la gestione della circolazione e di eventuali criticità con particolare riferimento alle condizioni dettate dalla presenza dei cantieri per la realizzazione della Terza Corsia.

Gli ausiliari alla viabilità pattugliano l'autostrada

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 inoltre realizzata una relazione annuale sull'incidentalità.

Durante il periodo di riferimento sono state predisposte n. 106 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. 1.665 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. 6.910, di cui n. 1.046 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 2021, sono state rilasciate n. 5.524 autorizzazioni (singole, multiple, periodiche) di cui 3.117 "attive" e 2.407 "passive". A tali tipologie di autorizzazioni vanno ad aggiungersi n. 50 autorizzazioni per i 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 per l'attività di controllo e monitoraggio degli eventi che interessano la rete autostradale si è avvalso anche di un 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. 17.484 situazioni legate ad eventi autostradali.

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

È proseguita anche la collaborazione con altre Società Concessionarie, sancita da apposito Protocollo di intesa del luglio 2010, per la gestione coordinata dell'informazione fornita all'utenza tramite i pannelli a messaggio variabile.

Nella successiva tabella vengono riepilogati gli interventi, suddivisi per tipologia, effettuati dagli ausiliari alla viabilità nell'arco temporale compreso tra il 1° gennaio ed il 31 dicembre 2021:

TIPO INTERVENTO	NUMERO TOTALE
Incidenti	651
Assistenze tecniche ai Trasporti Eccezionali	668
Segnalazioni coda causa incidente	225
Segnalazioni coda per traffico intenso	347
Segnalazioni coda per lavori in corso	93
Segnalazioni coda per transito Trasporti Eccezionali	444
Rimozione ostacoli in carreggiata	2.339
Richieste soccorsi sanitari	32
Segnalazioni di soccorsi meccanici abusivi	7
Interventi per utenti contromano	18
Segnalazioni veicoli in avaria	2.726
Interventi per presenza animali vivi vaganti in autostrada	64
Segnalazioni veicoli abbandonati	65
Rimozione veicoli con forca idraulica in situazione di emergenza	63
Ispezioni programmate per verifica infrastrutture	344

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 necessaria, 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 Trieste-Lisert durante gli esodi estivi mediante la deviazione dei flussi veicolari lungo l'anello autostradale alternativo rappresentato dalla 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 di ripristini sugli incidenti, interventi di rimozione ostacoli, pulizia della sede viabile, gestione e segnalazione delle deviazioni del traffico e istituzione di uscite obbligatorie.

Attività di manutenzione lungo la A4 Venezia - Trieste

Altre manutenzioni

Oltre alle manutenzioni d'urgenza, nel periodo di riferimento, sono state garantite tutte le attività 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 volti a mantenere sgombre le corsie di marcia e sorpasso ed assicurare la circolazione nei mesi invernali tramite trattamenti preventivi antighiaccio e pulizie del manto stradale in caso di precipitazioni nevose.

Per affrontare 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 nei cosiddetti "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, n. 3 camion con cassone sono stati allestiti con spargisale da 9 mc. di proprietà, andando a formare una piccola flotta composta da n. 4 camion con spargisale da 9 mc. ed uno da 3 mc. per l'attività di trattamento preventivo da effettuare con personale interno.

Parco auto

Composizione del parco auto al 31 dicembre 2021	
Autocarri Pesanti (>35 Q.)	*32*
Autocarri Leggeri (<35 Q.)	*22*
Macchine operatrici e carrelli elevatori	*19*
Rimorchi (pesanti e leggeri compresi quelli ad uso speciale per segnaletica stradale)	*22*
Motocicli (scooter)	*2*
Autovetture di proprietà	*11*
Autovetture a noleggio	*163*

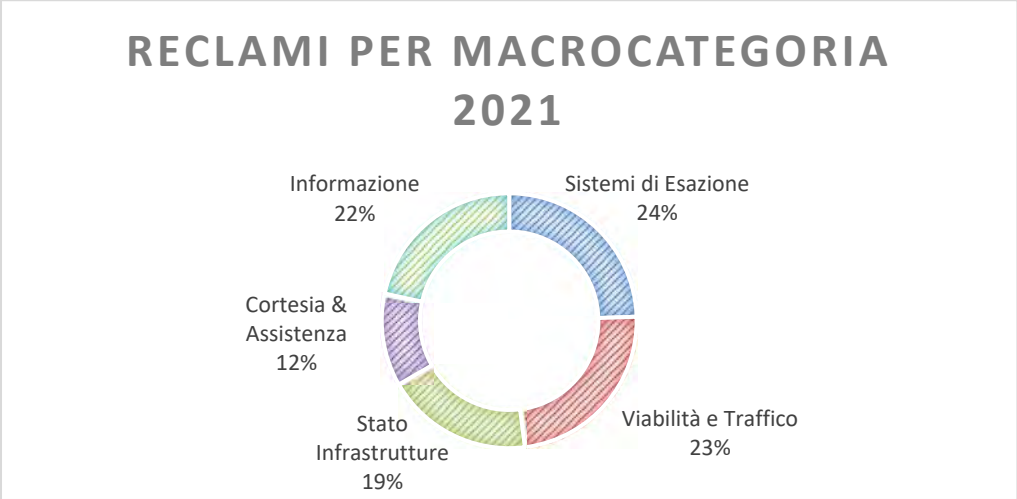
Come si evince dalla tabella soprastante, la flotta aziendale è articolata e numerosa e necessita di una gestione precisa e puntuale. Per questo motivo è stato acquisito un apposito software che consente di esercitare un controllo efficace ed un potenziamento dei processi gestionali in tutti i suoi aspetti: completezza nella gestione della flotta, personalizzazione del sistema e dei suoi moduli e allacciamento web service, monitoraggio dei costi.

Mezzi allestiti per le operazioni di viabilità invernale

3.4 – L'INFORMAZIONE E LA COMUNICAZIONE

3.4.1 La gestione del reclamo e la Carta dei Servizi

Nel corso dell'esercizio 01.01.2021 – 31.12.2021 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 le carenze al fine di migliorare la qualità del servizio offerto ai clienti autostradali.

Rispetto agli anni precedenti si è registrato un calo costante delle segnalazioni/reclami (n. 129 per il 2018, n. 122 per il 2019, n. 103 per il 2020 e n. 102 per il 2021). Come evidenziato nel grafico, il maggior numero di reclami ha come oggetto - in percentuali quasi uguali - l'informazione sulle condizioni della transitabilità, lo stato dell'infrastruttura, gli eventi legati al traffico e ai lavori (chiusure, deviazioni, limitazioni) di realizzazione della Terza Corsia della A4 oltre agli incidenti o eventi straordinari, richieste rispetto alle quali la Società è riuscita a fornire le più complete ed esaurienti informazioni.

È proseguita l'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 sulla 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 della Mobilità Sostenibili, da AISCAT e ISTAT.

3.4.2 Servizio di infomobilità

A seguito dell'accordo tra le 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 rappresenta un punto di riferimento unico sia per le Concessionarie coinvolte, sia, soprattutto, per l'utenza autostradale che viaggia nel NordEst.

Con cadenza oraria, sono prodotti dei notiziari aggiornati che sono messi a disposizione della clientela e di tutte le radio convenzionate. Dal lunedì al venerdì vengono diramati cinque ulteriori notiziari (tre al mattino e due al pomeriggio) in concomitanza con le fasce orarie più critiche per il traffico. 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 richieste con tempi di risposta sempre più brevi.

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

Anche per l'esercizio 2021 la Società ha inteso sensibilizzare al meglio l'utente autostradale sulla situazione del traffico, sui lavori in corso e sulla sicurezza stradale in generale, avvalendosi sia dei canali tradizionali (comunicati stampa, servizi, articoli, spot e clip create ad hoc) sia dei social media quali Twitter, Instagram, YouTube e soprattutto Facebook.

L'obiettivo strategico è infatti 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. I social media consentono infatti di comunicare direttamente con gli utenti e di "ascoltare" la loro voce, i loro suggerimenti e le loro segnalazioni.

Nel particolare si segnala la video-campagna di comunicazione realizzata durante il periodo estivo con l'obiettivo di illustrare agli utenti i servizi della Concessionaria, gli strumenti per informarsi sul traffico e le modalità con cui richiedere assistenza in caso di criticità durante il viaggio.

È proseguita inoltre la pubblicazione dell'house organ aziendale A-News al fine di valorizzare al meglio le attività della Concessionaria e di tutto quanto posto in essere dai dipendenti.

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

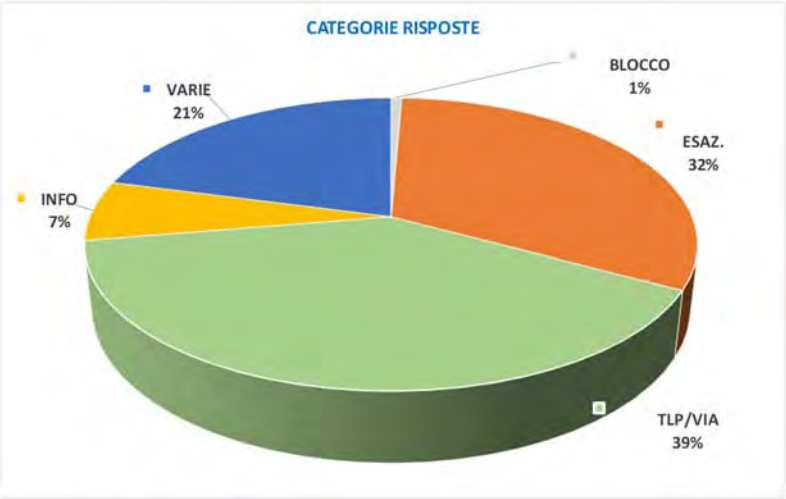
I Centri Assistenza Clienti, situati in prossimità dei caselli autostradali di Palmanova, Latisana, Venezia Est e Trieste-Lisert (quest'ultimo è situato presso l'area di servizio di Duino Sud), costituiscono i principali punti di distribuzione dei sistemi di pagamento automatici nonché di vendita ed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

Nel corso dell'esercizio 1° gennaio - 31 dicembre 2021 sono continuate le attività svolte dal

personale dei C.A.C., cui è stata affidata 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, nel corso del 2021 si è registrato un forte aumento dell'operatività, pari ad un +58,13% complessivo. L'incremento, oltre alla decisa ripresa del traffico, è stato condizionato anche alla revisione delle aperture dei Punti Blu presenti in Friuli Venezia Giulia e Veneto da parte delle altre Concessionarie.

Nella tabella che segue vengono riepilogate le operazioni eseguite nel corso dell'esercizio 1° gennaio – 31 dicembre 2021 presso i C.A.C. della Società:

SOMMA DELLE OPERAZIONI ESEGUITE NEL 2021 CAC PALMANOVA

				TELEPASS "DIRFA" DM03TP61					TELEPASS "EUROPEO" DM30TE99					
ANNO 2021	TESSERE A SCALARE			CONTRATTI			PRIMA	TLP	CONTRATTI			PRIMA	TLP	TLP
	€ 25,00	€ 50,00	€ 75,00	FAMILY	VIACARD	TWIN	CONSEGNA	SOSTIT.	FAMILY	VIACARD	TWIN	CONSEGNA	SOSTIT.	RITIRATI
GENNAIO	44	42	25	9	21	2	35	126	0	0	0	0	0	144
FEBBRAIO	69	60	19	26	15	6	57	174	0	0	0	0	2	129
MARZO	89	264	33	25	24	6	69	141	1	0	0	1	0	106
APRILE	9	71	45	23	23	5	71	164	0	0	0	0	1	160
MAGGIO	22	73	38	35	11	10	57	203	0	0	0	0	0	119
GIUGNO	65	0	80	45	10	17	75	219	0	0	0	0	1	164
LUGLIO	0	0	0	55	26	14	102	239	0	0	0	0	3	122
AGOSTO	0	0	0	63	27	16	110	290	0	0	0	0	6	140
SETTEMBRE	0	0	0	49	29	8	99	261	1	0	0	1	0	145
OTTOBRE	0	0	0	59	36	19	174	325	0	0	2	2	3	187
NOVEMBRE	0	0	0	88	47	19	188	333	0	0	1	1	11	260
DICEMBRE	0	0	0	65	60	6	156	335	0	0	0	0	9	237
TOTALE	**298**	**510**	**240**	**542**	**329**	**128**	**1.193**	**2.810**	**2**	**0**	**3**	**5**	**36**	**1.913**

Si evidenzia come durante il 2021 siano particolarmente aumentati i contratti Family (+46,5%), mentre più contenuto, ma comunque significativo, è risultato l'aumento di quelli aziendali legati all'emissione di Viacard (+26%).

3.5 – LE AREE DI SERVIZIO

Rapporti con i sub concessionari gestori delle Aree di servizio - Gestione Contabile - Royalties

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.

Sul punto si ricorda come nel corso dello scorso esercizio 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, aveva 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, le vertenze insorte, fermo restando il previo integrale pagamento, da parte dei sub concessionari, dei canoni scaduti e riferiti all'esercizio 2019.

Nel corso dell'esercizio, inoltre, la graduale riduzione delle misure stabilite dal Governo per il contenimento della pandemia da Covid-19 ha determinato un incremento degli introiti delle Aree di servizio rispetto al 2020, ancora lontani però ai volumi di vendita dell'anno 2019. Pertanto, per le conseguenze economiche del protrarsi dell'emergenza pandemica e a seguito di quanto previsto all'art. 1, comma 697, della Legge 30 dicembre 2020 n. 178, che prevede l'obbligo "*per i concessionari autostradali di dotare le tratte di propria competenza di un numero adeguato di punti per la ricarica di veicoli elettrici, fissandone le caratteristiche tecniche minime*", verificata la disponibilità da parte dei soggetti sub concessionari di adeguare gli impianti di ricarica già installati e/o da installare, la Società ha convenuto di partecipare ai minori guadagni dei sub concessionari riconoscendo i maggiori investimenti che saranno costretti ad affrontare attraverso la riduzione delle royalties dovute per l'anno 2021, accordi che, ad oggi, sono in fase di perfezionamento.

Nel corso dell'esercizio sono inoltre proseguite le complesse attività di verifica della conformità dei progetti/investimenti inerenti le ristrutturazioni/rifacimenti delle n. 15 Aree affidate ai nuovi sub-concessionari, anche se tali riqualificazioni programmate, complice la situazione emergenziale in atto, hanno subito dei forti rallentamenti.

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.

Nella tabella successiva viene effettuato un confronto tra i dati dell'anno 2020 e l'esercizio in esame.

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

1° gennaio 2020 31dicembre 2020	1° gennaio 2021 31dicembre 2021	Variazione (L)	Variazione %
16.429.217	22.560.299	6.131.082	37,32%

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

1° gennaio 2020 31dicembre 2020	1° gennaio 2021 31dicembre 2021	Variazione (€)	Variazione %
1.022.059	1.544.828	522.769	51,15%

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

	1° gennaio 2020 31dicembre 2020	1° gennaio 2021 31dicembre 2021	Variazione (€)	Variazione %
	18.840.098	25.717.431	6.877.333	36,50%

Aree di servizio - variazione delle ROYALTIES *(in Euro)*

Tipologia	1° gennaio 2020 31dicembre 2020	1° gennaio 2021 31dicembre 2021	Variazione (€)	Variazione %
"Oil"	1.286.953	1.611.852	324.898	25,25%
"No oil"	3.773.287	4.626.203	852.915	22,60%
"Altre"	600	600	0	0,00%
Totale	5.060.841	6.238.654	1.177.813	23,27%
"Atti transattivi"	1.196.307	1.200.000	3.693	0,31%
Totale	3.864.534	5.038.654	1.174.120	30,38%

Attività di ispezione e controllo

Sono proseguite le attività ordinarie di monitoraggio e controllo della gestione delle Aree di servizio. Nel 2021 le visite ispettive attestate sono state pari a n. 1019, con una media di n. 63 sopralluoghi per ciascuna area.

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.

Con la determina di luglio 2020 era stata avviata la procedura negoziata per l'affidamento della concessione in gestione dell'Area di servizio di Roncade Nord, che, successivamente con determina del 17.03.2021, è stata aggiudicata definitivamente dal sub concessionario Maglione S.r.l.. Attualmente si è in attesa di ricevere il progetto definitivo dell'area.

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 31.03.2023.

Grandi impianti Pubblicitari ubicati presso le Aree di servizio

L'esecuzione del contratto per la concessione della gestione dei grandi impianti pubblicitari, sottoscritto con l'Operatore Economico Media One S.r.l. in data 01.10.2020, è stata sospesa dal 01.12.2020 al 30.06.2021 a causa dell'inoperatività degli impianti pubblicitari dovuta all'emergenza epidemiologica Covid-19 ed ha ripreso la propria operatività il 1° luglio 2021.

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 di 4 piste trimodali (caselli di Portogruaro, Redipuglia, Venezia Est e Meolo-Roncade), l'upgrade hardware dei calcolatori di pista per la gestione di un numero maggiore di operatori per il sistema SET-SIT e la riqualificazione tecnologica dei sistemi di rilevamento di preclassifica e sbloccaggio del casello di S. Donà di Piave. Per le attività connesse alla gestione della viabilità e del traffico si è provveduto a integrare il sistema di comunicazione isofrequenziale con 3 nuove postazioni digitali e a rinnovare la concessione al MISE per l'uso delle frequenze per i prossimi 9 anni.

Si è mantenuto ed aggiornato il sistema sperimentale "Smart Road" nelle due tratte interessate (inizio competenza in A57 - svincolo di S. Donà di Piave e inizio competenza - intersezione con A27 – Pordenone).

Sempre maggiore è l'attenzione posta sugli impianti di telesorveglianza grazie all'implementazione e al rinnovo del parco telecamere installato anche per potenziare la visibilità sui caselli che, in orario notturno, verranno remotizzati.

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), si segnalano le principali attività di manutenzioni effettuate:

- Ponte Piave in A4 Est: si è provveduto ad un intervento di manutenzione che ha comportato la riqualifica dei dispositivi antisismici presso lo stabilimento del produttore, che ne ha certificato il buon funzionamento attraverso l'esecuzione di prove in laboratorio.
- Ponti Livenza A28 Nord e Sud: nei mesi di settembre ed ottobre 2021 sono state interamente sostituite due linee di giunto di grandi dimensioni con tipologia a pettine in acciaio corten.
- Cavalcavia Strada Comunale di Corva n.7 dell'A28: è stato eseguito nel mese di luglio 2021 il ripristino strutturale sulle travi di bordo danneggiate a seguito di due incidenti distinti, uno in carreggiata Nord e uno in carreggiata Sud.

Per tutto il 2021 è proseguito 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° 1/A23",* già illustrato nella Relazione sulla gestione dello scorso esercizio.

Nel corso dell'esercizio, inoltre, è stato implementato il monitoraggio strutturale sul ponte Tagliamento in A4 carreggiata Sud estendendolo all'intera opera e arricchendolo con altre tipologie di sensori per raccogliere dati sia statici sia dinamici.

Nel mese di luglio 2021, invece, è stato avviato l'appalto di manutenzione denominato "Ripristino conservativo dei cavalcavia autostradali - Lotto A".

È stata inoltre avviata una collaborazione scientifica con l'università di Trento volta ad implementare nel sistema aziendale di gestione dei ponti, ovvero il *Bridge Management System* (BMS), una sezione dedicata al fine di allineare il BMS ai contenuti delle Linee Guida Ponti emanate nel 2020 dal C.S.LL.PP. in quanto il sistema della Società è antecedente alla loro pubblicazione.

Sono stati inoltre attivati due accordi quadro con professionisti esterni per la conduzione di verifiche di sicurezza delle opere ed è stato altresì predisposto un servizio pluriennale per le visite ispettive dei ponti con l'ausilio di natante.

Pavimentazioni

Anche nel corso dell'esercizio 2021 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 inoltre eseguiti dei riassetti del profilo longitudinale in alcuni tratti autostradali sull'intera carreggiata in seguito al cedimento del rilevato in prossimità delle spalle dei manufatti, con esecuzione di ricariche e stesa del tappeto tramite 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 3,3 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 per un importo complessivo di circa 1,2 milioni di Euro.

Per la segnaletica verticale è in corso di esecuzione un appalto per la manutenzione delle strutture metalliche dei portali a messaggio variabile e la manutenzione dei portali di segnaletica presso le bretelle di Sacile Est ed Ovest.

Opere di manutenzione del verde

Al fine di garantire l'ordine e la pulizia delle scarpate sono proseguite le attività di sfalcio del verde lungo le aree di competenza per una spesa complessiva pari a circa 3,2 milioni di Euro.

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 conclusa l'installazione di idonei sistemi contenitivi dei versanti mediante la fornitura e la posa di reti di contenimento al fine di evitare fenomeni di instabilità parietale.

Laboratorio Prove e Controlli

Nel corso dell'esercizio 2021, il Laboratorio Prove e Controlli della Società ha svolto le proprie attività di prove, analisi e controlli in ausilio alle Direzioni Lavori ed ha gestito prove su materiali per un numero complessivo di circa 800 rapporti e schede commesse.

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 direttamente dal Laboratorio diverse prove di qualificazione dei getti di calcestruzzo di nuove opere e analisi dei materiali per la costruzione e manutenzione delle sovrastrutture stradali.

Sono stati eseguiti direttamente i rilievi ad alto rendimento per la determinazione dell'indicatore IA2 ed i rilievi per la determinazione dello stato di efficienza della segnaletica autostradale, mentre i rilievi di SCRIM/CAT e MPD per la determinazione dell'indicatore IA1 sono stati eseguiti tramite servizio esterno.

È proseguito, infine, 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.

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, la prosecuzione delle attività preventive, protettive e degli aggiornamenti documentali già iniziati nel corso dell'anno 2020, sia per le attività aziendali sia 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 e le ulteriori specificità introdotte dalle Regioni in modalità Ordinanze hanno chiesto un continuo monitoraggio e recepimento di tali atti a livello di Sistema di Gestione Integrato, nonché aggiornamenti continui dei documenti organizzativi e gestionali.

Nel 2021 è quindi continuata l'attività di aggiornamento dei documenti organizzativi e gestionali aziendali relativi all'emergenza sanitaria da Covid-19, quali il Piano di Gestione dell'Emergenza (per brevità PE) e il 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). Sono altresì proseguiti gli incontri del Comitato Covid-19, con cadenza stabilita in base alle variazioni organizzative, normative e all'incidenza dei contagi aziendali.

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.

Relativamente alla predisposizione dei DUVRI, nel corso del 2021 è stato adeguato l'iter procedurale in merito alla redazione e successiva approvazione del Documento Unico di Valutazione dei Rischi da Interferenze, abbandonando il formato cartaceo e passando integralmente al formato digitale.

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 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.

Nel corso del mese di dicembre 2021, a seguito delle variazioni organizzative aziendali, si è provveduto ad elaborare l'aggiornamento (revisione 10) del Documento di Valutazione dei Rischi aziendale (di seguito 'DVR').

Nell'ambito della rev. 10 del DVR aziendale sono state apportate modifiche e integrazioni alla precedente revisione del 9 agosto 2020; nello specifico vengono elencate quelle di maggiore rilievo:

- recepimento dei nuovi organigrammi operativi ambiente e sicurezza e gestione del rischio e modifiche organizzative e gestionali a seguito nuovo assetto aziendale;
- aggiornamento delle valutazioni per agenti di rischio (es.: rumore e vibrazioni) per i gruppi omogenei di rischio aziendali ed elaborazione di misure preventive e protettive al fine di eliminare e/o ridurre al minimo il rischio. Va specificato che nel DVR continuano ad essere attuate e recepite 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);
- integrazione dei contenuti relativi alle valutazioni dei rischi con la ripetizione/aggiornamento di indagini ambientali, effettuate secondo le disposizioni normative cogenti per la determinazione dei rischi aziendali;
- implementazione nel DVR aziendale dei principi di gestione del rischio richiesti dalla linea ISO 31000;
- verifica e aggiornamento della metodologia per la gestione del rischio;
- verifica e aggiornamento del programma di azione e controllo;
- gestione delle emergenze;
- aggiornamento statistiche ed indici infortunistici;
- aggiornamento delle macchine ed attrezzature e delle nuove sostanze e prodotti in uso ai lavoratori e rischi correlati;
- programmazione delle misure per il miglioramento nel tempo dei livelli di sicurezza (es.: antincendio, informazione, formazione ed addestramento, procedure, etc.);
- aggiornamento della valutazione specifica dei rischi legati alla presenza di spazi confinati e/o sospetti di inquinamento.

Con riferimento, infine, alla gestione delle attività amministrative della sorveglianza sanitaria in collaborazione con la struttura del Medico Competente, la Società continua a supportare 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 2021 è stato caratterizzato 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). Sul punto si evidenzia come siano state rilevanti le attività rivolte alla gestione della Cyber Security, finalizzate alla difesa dei computer, della server farm, dei dispositivi mobili e delle applicazioni e dati dagli attacchi dannosi.

Le principali attività rivolte alla sicurezza del dato si suddividono in sicurezza perimetrale e logica, finalizzate a garantire che malintenzionati non possano ottenere il controllo del sistema informatico e accedere al patrimonio aziendale. Per quanto concerne le verifiche su attacchi Malware, massima attenzione è stata dedicata alla diffusione di virus, trojan, spyware, ransomware e botnet, con quotidiani controlli di eventuale immissione di codice SQL e attacchi phishing.

Quanto alle principali macro attività svolte nel corso dell'esercizio si segnalano:

- Attività evolutive all'impianto di virtualizzazione Data Center Vmware Data Center e VDI Desktop: a fine esercizio si contano oltre 500 postazioni utente virtualizzate e circa il 90% della server farm virtualizzata. L'adozione del modello agile di smart working ha permesso di usufruire, per la quasi totalità delle utenze aziendali, delle applicazioni e dei sistemi di propria competenza da remoto con le medesime condizioni disponibili in ufficio.
- Attività evolutive alle infrastrutture core business aziendali, quali Active Directory, File Server (condivise aziendali) e piattaforma Office 365. Rilevante l'attività rivolta agli attacchi Malware.
- Attività evolutive alla piattaforma Data Center Infrastructure Management (DCIM): integrazione di nuove metodologie orientate alla sicurezza dei sistemi.
- Attività di "assessment sistemica" sui sistemi rivolti alla sicurezza perimetrale nelle aree aziendali, con particolare alla Governance dei processi rivolti alla protezione del business e della reputation. Tra le attività principali, l'aggiornamento di tutti gli "Impianti Anti Intrusione" ed "Impianti Controllo Accessi, l'aggiornamento della piattaforma IpBadge per la gestione centralizzata degli impianti e la rivisitazione di tutti i profili autorizzativi utente in base alla nuova riorganizzazione aziendale. Rilevante l'attestazione di nuovi controlli accessi in varie aree aziendali e presso tutte le cabine aziendali, come l'attestazione del nuovo modello di ingresso al Data Center che assicura l'entrata univoca al Data Center.
- Attività correttive ed evolutive agli impianti rivolti all'esercizio autostradale ed elaborazione dati pedaggio: implementazione di nuove interfacce per lo scarico automatico di dati dalle piste, dei processi per il recupero del credito e delle sanzioni.

In materia di trattamento dei dati, le principali attività svolte nel corso dell'esercizio in accordo anche con il DPO aziendale hanno riguardato l'aggiornamento del sistema di Whistleblowing relativamente alle segnalazioni indirizzate al RPCT ai sensi dell'art. 54-bis del D.Lgs. 165/2001 e a quelle indirizzate all'Organismo di Vigilanza, ai sensi dell'art. 6, commi 2-bis, 2-ter e 2-quater, del D.Lgs. 231/2001 e la stesura della procedura Data Breach per la predisposizione delle misure da applicare al fine di garantire la sicurezza dei dati nei trattamenti effettuati dall'Organizzazione.

4 - LE ATTIVITÀ DI COFINANZIAMENTO E STUDI EUROPEI

Autovie Venete ha continuato a sviluppare 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). C-Roads Italy fase 3 è stata approvata ed avviata nel corso dell'esercizio con la finalità di continuare lo sviluppo dei sistemi di comunicazione tra infrastruttura e veicolo, attraverso una rete di telecomunicazioni ibrida (Wifi e cellulare), sistemi che contribuiranno ad attivare servizi avanzati di gestione del traffico, della guida assistita e dei sistemi collaborativi e interoperabili tra concessionarie.

Si sono inoltre concluse le fasi di test di comunicazione tra veicoli ed infrastruttura previsti nel progetto C-Roads fase 1, in collaborazione con CNH IVECO, Centro Ricerche Fiat/Stellantis e il Politecnico di Milano, completando così le attività previste nella prima fase del già citato progetto. I test sono stati effettuati in collaborazione con la piattaforma europea che coinvolge oltre a numerosi gestori stradali dell'Unione, anche diversi produttori di autoveicoli e gestori di servizi telefonici per l'integrazione dei sistemi ibridi di telecomunicazione 5G.

Il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili ha presentato una proposta di progetto europeo denominata NAPCORE, alla quale partecipano tutti i Paesi europei. Un'azione di coordinamento per migliorare l'interoperabilità dei "National Access Point" quale spina dorsale dello scambio di dati sulla mobilità europea. Aiscat ed alcune concessionarie - tra le quali Autovie Venete – supporteranno lo svolgimento degli studi e delle attività previste nel progetto, che si concluderà nel 2024.

Nel corso del 2021, Autovie Venete, partecipando come leader del Gruppo di Esperti dei Servizi di Informazione sul Traffico della Piattaforma Europea ITS, ha contribuito alla pubblicazione del "Manuale di Riferimento Europeo per lo sviluppo dei servizi ITS", che costituisce una base essenziale per l'attuazione armonizzata e transfrontaliera di questi servizi.

Sono proseguite anche 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.

Si rende infine noto che sono stati erogati da parte della Commissione Europea a favore di Autovie Venete complessivamente Euro 170.270,41, per la partecipazione della Concessionaria al progetto Ursa Major NEO, come co-finanziamento intermedio per le attività svolte nei precedenti esercizi.

Progetto soggetto a contribuzione	**Ursa Major NEO**
N. Azione programma CEF - Connecting Europe Facility	2016-EU-TM-0044-MUR
Durata del progetto	2017-2022
Interim Financial Statement (costi consuntivati)	€ 2.327.922,55
Periodo consuntivato (Interim Financial Statement)	2017-2018
Importi erogati nel corso del 2021	€ 170.270,41
Importi erogati al 31/12/2021 per il progetto Ursa Major NEO	€ 412.756,03

5 - LA GESTIONE AMMINISTRATIVA

5.1 – L'ORGANIZZAZIONE DEL PERSONALE

Situazione al 31 dicembre 2021

PERSONALE IN FORZA			
Qualifiche	31/12/2020	31/12/2021	Δ
Dirigenti	7	6	-1
Quadri	26	28	+2
Impiegati	517	519	+2
Operai	39	40	+1
TOTALE	589	593	+4
di cui personale a t. i.	589	570	-19
di cui personale a t. d.	0	23	+23

La tabella evidenzia, rispetto alla fine dell'esercizio precedente, una riduzione di n. 19 unità del personale in forza a tempo indeterminato, generata da un numero rilevante di cessazioni del rapporto di lavoro per raggiunti 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.

Su tali basi, nell'ultimo trimestre dell'anno 2021, la Società ha pubblicato una serie di bandi di selezione, volti ad acquisire figure di tipo tecnico specialistico, al fine di dar corso al processo di ammodernamento sopra citato attraverso l'arricchimento delle competenze presenti in azienda.

L'aumento di n. 23 unità del personale in forza a tempo determinato è diretta conseguenza del ricorso ai lavoratori stagionali nell'ambito dell'esazione, che era stato sospeso nell'esercizio precedente a causa dell'emergenza epidemiologica in atto. Tali contratti, essendo destinati alla copertura delle maggiori esigenze di personale per l'espletamento del servizio nei periodi di espansione del traffico nonché in concomitanza di assenze per ferie e/o permessi, hanno durata limitata nel tempo e direttamente connessa alle esigenze citate.

5.1.1 Organizzazione aziendale e Commissario Delegato

Nel corso dell'esercizio 2021 si è assistito ad una profonda riorganizzazione aziendale imposta dall'improvvisa scomparsa, nel mese di agosto 2021, del Direttore Tecnico della Società. A seguito delle deliberazioni assunte dal Consiglio di Amministrazione in data 3 settembre 2021, si è dato corso, con decorrenza 1° ottobre 2021, alle seguenti principali azioni:

- trasferimento dell'Unità Organizzativa Responsabile della Sicurezza già in Staff alla Presidenza in afferenza al Consigliere delegato Datore di Lavoro ex art. 2 del D.Lgs. 81/2008 e s.m.i.;
- implementazione della struttura organizzativa della Direzione Legale, rinominata Direzione Legale e Appalti con assorbimento di gran parte delle competenze precedentemente attribuite alla Direzione Appalti che è venuta meno;
- rivisitazione generale delle competenze della Direzione Tecnica affidata all'ing. Perco già Direttore Appalti della Società.

La Società, inoltre, giusta Ordinanza n. 3702 del 5 settembre 2008 e s.m.i. 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 garantito anche per l'esercizio 2021 il supporto tecnico, operativo e logistico al Responsabile Unico del Procedimento.

5.1.2 Relazioni Sindacali

Anche per l'esercizio 2021, in continuità alle attività dell'esercizio precedente, è proseguito il dialogo con le Rappresentanze Sindacali al fine di monitorare e gestire al meglio l'emergenza epidemiologica Covid-19.

Su tali basi, la contrattazione aziendale di secondo livello, oltre ad una fitta collaborazione tra le parti sociali, ha generato gli accordi sindacali di seguito descritti:

- 15 febbraio 2021 è stato sottoscritto l'accordo relativo alla gestione delle assenze da Covid-19. Infatti la Società, grazie al lavoro intrapreso in sinergia con le RSA e attraverso molteplici incontri, ha dato corso a interventi di carattere comunicativo/informativo, igienico – sanitario ed organizzativo sfociati nella stesura di un Regolamento per la gestione delle assenze da Covid-19, redatto dalla Società unitamente alle organizzazioni sindacali.
- 15 febbraio 2021 è stato sottoscritto l'"*Accordo variazione dei regolamenti sui trasferimenti e cambio di orario per il personale di esazione*" volto ad apportare alcune modifiche ai due regolamenti aziendali già esistenti, riferiti al personale di esazione, inerenti l'uno alle domande di trasferimento volontario e l'altro alle richieste di mutamento dell'orario di lavoro.

Si segnala, infine, che nel corso dell'esercizio, in coordinamento con l'organo amministrativo del Fondo Pensione Aziendale (CAPIDAV), si è perfezionato, attraverso la sottoscrizione di specifici accordi aziendali, il processo di scioglimento del Fondo e contestuale trasferimento delle posizioni previdenziali degli iscritti, su esplicita opzione esercitata dagli stessi, verso il Fondo di categoria Astri piuttosto che verso il Fondo preesistente Previp.

Con ciò, l'Azienda ha inteso garantire la prosecuzione, ai propri dipendenti, dei piani previdenziali individuali alle medesime condizioni contributive, mantenendo, altresì, un apposito riferimento aziendale tecnico/informativo sulla materia.

5.1.3 Contenzioso del lavoro

Nel corso dell'esercizio 2021 sono stati promossi nei confronti della Società due contenziosi in materia di Diritto del Lavoro, l'uno avanzato da tre dipendenti al fine di ottenere l'accertamento di un paventato trattamento discriminatorio subito quali lavoratori impiegati a tempo parziale rispetto al trattamento previsto per i lavoratori impiegati a tempo pieno con conseguente riconoscimento delle relative differenze economiche e, l'altro, radicato da un aspirante candidato al fine di accertare la validità dei requisiti richiesti in un bando di gara predisposto nell'ambito di una procedura selettiva volta all'assunzione di personale.

Quanto ai contenziosi insorti nei precedenti esercizi, si segnala il ricorso in opposizione ex art. 1 c. 48 Legge n. 92/2012 presentato da un ex lavoratore a fronte della conferma del proprio licenziamento disposta dal competente Tribunale di Udine e un ricorso promosso dalla Società innanzi alla Corte di Cassazione avverso un provvedimento, parzialmente sfavorevole, in tema di discriminazione di trattamento nei confronti degli impiegati assunti a tempo parziale, rispetto ai lavoratori assunti a tempo pieno.

Nel corso dell'esercizio 2021 si sono, inoltre, definiti due contenziosi; il primo, relativo alla richiesta avanzata da quattro dipendenti ai fini del riconoscimento dell'effettivo svolgimento di mansioni superiori e delle relative differenze retributive, contenzioso definito dal Tribunale adito che ha rigettato le istanze avanzate dai ricorrenti con integrale compensazione tra le parti delle spese di giudizio; il secondo, promosso da un ex lavoratore innanzi alla Corte d'Appello di Trieste al fine di ottenere l'annullamento della pronuncia di primo grado che confermava due sanzioni disciplinari su tre erogate dalla Società, è stato respinto con integrale conferma della pronuncia di primo grado e condanna delle spese di giudizio compensate.

Infine si segnala come sia ancora in corso di definizione un contenzioso promosso dalla Società dinnanzi alla Corte di Cassazione relativo alla richiesta di riforma della sentenza pronunciata dalla Corte d'Appello di Trieste a favore di un ex lavoratore somministrato in utilizzo presso il Commissario Delegato.

5.2 – LA FORMAZIONE DEL PERSONALE

In considerazione dell'evoluzione dell'emergenza sanitaria Covid-19, anche l'esercizio 2021 è stato caratterizzato da una rimodulazione delle attività formative prediligendo le modalità on-line al fine assicurare la massima sicurezza dei partecipanti. Hanno fatto eccezione alcuni corsi in materia di sicurezza obbligatoria per i quali, essendo non contemplata dalla normativa la partecipazione a distanza, è stata autorizzata la partecipazione in aula.

L'attività formativa posta in essere nel corso dell'esercizio è stata comunque significativa, registrando complessivamente n. 183 corsi per n. 760 partecipazioni e per un ammontare complessivo di n. 4.084,20 ore di formazione erogate. Tra le attività formative di maggior rilievo si segnala, in materia di salute e sicurezza nei luoghi di lavoro e nell'ambito degli obblighi del Datore di lavoro, l'aggiornamento, formazione e addestramento dei lavoratori, dei preposti e dei dirigenti di cui agli articoli 36 e 37 del D.Lgs. 81/2008 e s.m.i. nonché, in ottemperanza all'Accordo Stato-Regioni del 2011, l'effettuazione di n. 37 corsi di formazione per un totale di 300 partecipanti, erogati in parte in presenza e in parte in modalità video conferenza. È inoltre proseguita l'attività formativa dedicata agli aggiornamenti periodici, quali RLS, addetti primo soccorso e addetti all'uso di attrezzature.

Si segnala, infine, l'iniziativa avviata all'interno del progetto europeo di Doctoral Network, nell'ambito dei bandi MSCA-DN della Comunità Europea per un'eventuale collaborazione con l'Università della Sapienza che vedrebbe la disponibilità della Società ad ospitare uno o due studenti per uno stage di 6 mesi presso la sede aziendale.

5.3 – IL SISTEMA DI GESTIONE INTEGRATO

È proseguito nel corso dell'esercizio 2021 l'impegno nella gestione dell'emergenza Covid-19 a supporto del Datore di Lavoro e del RSPP. In particolare, si segnala l'attività di aggiornamento sia del Protocollo Aziendale COVID che del Piano Emergenza COVID al variare delle normative emesse dal Governo e delle Regioni, l'aggiornamento delle statistiche degli andamenti aziendali in materia di contagi ed isolamenti, nonché la predisposizione di istruzioni aziendali e di infografiche specifiche.

Nel secondo semestre dell'anno è stata ulteriormente revisionata la metodologia di valutazione dei rischi/opportunità aziendali, attraverso l'implementazione di un sistema complessivo ed integrato di valutazione (servizio, ambiente, salute e sicurezza ecc.) strutturato per processi aziendali definiti dal funzionigramma e singole attività/siti/Gruppi omogenei, impostando una attività di controllo e monitoraggio basata su indicatori di prestazione ed una valutazione complessiva dell'esposizione al rischio del singolo processo/attività.

Nel mese di giugno 2021 è stato effettuato da parte del nuovo Ente di Certificazione IMQ l'audit di mantenimento delle certificazioni Qualità (9001), Ambiente (14001), Salute e Sicurezza sui luoghi di lavoro (45001) e Sicurezza dell'utenza stradale (39001), condotto per la gran parte delle giornate previste in modalità da remoto, nel pieno rispetto delle prescrizioni di prevenzione SARS-CoV-2. L'esito dell'audit è stato pienamente positivo, con alcuni spunti di miglioramento e due non conformità minori.

5.4 – I SERVIZI LOGISTICI

Anche nel corso dell'esercizio 2021, complice il perdurare dell'emergenza Covid-19, sono proseguite le attività di adeguamento e riorganizzazione degli ambienti di lavoro. In particolare si segnala che l'ex casello di Basaldella è stato ripristinato, per l'occasione, a sede operativa.

Si evidenzia, inoltre, l'implementazione delle scaffalature dell'Archivio Centrale della Società sito a Cervignano del Friuli, attività che ha consentito di elevare fino a 7,2 km di ripiani la capacità di contenimento, migliorando la conservazione e la gestione degli oltre 31.000 faldoni presenti.

Nel corso del 2021 si è dato inoltre avvio ad una attività finalizzata alla donazione o cessione con vendita dei beni strumentali provvedendo all'esecuzione di tutte le attività amministrative propedeutiche alla stessa. A tal proposito, è stata effettuata una prima donazione a un Istituto scolastico di dotazione informatica che non risultava più adeguata all'utilizzo aziendale con l'obiettivo di favorire sia il miglior riuso del materiale, sia l'economia circolare nel rispetto dell'ambiente.

5.5 – ASSICURAZIONI

Il portafoglio assicurativo di S.p.A. Autovie Venete nell'esercizio sociale 01.01.2021 – 31.12.2021 è così composto:

- copertura assicurativa della responsabilità civile ambientale – HDI Gerling – premio Euro 26.997,72;
- copertura assicurativa della responsabilità civile auto e rischi diversi – UnipolSai Assicurazioni – premio Euro 98.867,00;
- copertura assicurativa contro i danni accidentali ai veicoli – UnipolSai Assicurazioni – premio Euro 14.661,51;
- copertura assicurativa contro i danni al patrimonio immobile e mobile – UnipolSai Assicurazioni – premio Euro 458.928,49, soggetto a conguaglio;
- copertura assicurativa della responsabilità derivante dall'esercizio delle attività istituzionali – UnipolSai Assicurazioni – premio Euro 411.126,75, soggetto a conguaglio;
- copertura assicurativa infortuni cumulativa – UnipolSai Assicurazioni – premio Euro 239.831,31;
- copertura assicurativa della responsabilità civile Patrimoniale/Professionale – Lloyd's – premio Euro 41.565,00;
- copertura assicurativa della responsabilità civile Amministratori, Sindaci e Dirigenti - QBE Insurance – premio Euro 22.616,25;
- 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;
- copertura assicurativa collettiva temporanea caso morte ed invalidità totale e permanente a favore dei Dirigenti - Poste Vita – Euro 9.408,00.

Autovie Venete nel periodo in oggetto ha affidato a Roland, ai sensi dell'art.1, comma 2, lettera a), del D.L. 76/2020, convertito con L. 120/2020, i servizi di "*copertura assicurativa di tutela legale per danni patrimoniali*", a fronte di un premio complessivo di Euro 45.000,00, e di *copertura assicurativa di tutela legale penale"*, a fronte di un premio complessivo di Euro 57.000,00, entrambi con scadenza al 31.12.2023.

È stato inoltre affidato all'assicuratore QBE Europe, ai sensi dell'art.1, comma 2, lettera a), del D.L. 76/2020, convertito con L. 120/2020, il servizio di "*copertura assicurativa della responsabilità degli Amministratori, Sindaci, Dirigenti – D&O*", a fronte di un premio di Euro 22.616,25, con scadenza al 31.12.2021.

I premi assicurativi relativi all'esercizio 2021 ammontano ad Euro 1.358.002.03 al netto di eventuali conguagli corrisposti nel corso dell'anno ma riferiti ad annualità pregresse.

Infine, Autovie Venete ha affidato il servizio di brokeraggio assicurativo a Marsh S.p.A., ai sensi dell'art. 1, lettera b), del D.L. 76/2020, convertito con L. 120/2020, con scadenza al 21.05.2024.

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 2022.

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

Con riferimento alla tematica inerente gli appalti pubblici, anche l'esercizio 2021 è stato caratterizzato dall'introduzione di una serie di novità normative che hanno impattato notevolmente sulla materia.

Sul punto merita sinteticamente ricordare i contenuti della Legge n. 21/2021 che ha prorogato l'anticipazione di pagamento agli Operatori Economici aggiudicatari prevista dall'articolo 35, comma 18, del D.Lgs. 50/2016 e s.m.i., anticipazione che può essere incrementata fino al 30 per cento, nei limiti e compatibilmente con le risorse annuali stanziate per ogni singolo intervento a disposizione della stazione appaltante.

Altra significativa modifica riguarda la disciplina dell'istituto del subappalto così come disciplinata *ex novo* dall'art. 49 della L. 108/2021 di conversione del D.L. 77/2021, redatto sul solco della più recente giurisprudenza in materia della Corte Europea di Giustizia e da cui emerge la volontà del legislatore di estendere il più possibile nonché liberalizzare l'istituto del

subappalto.

L'art. 105, comma 1, secondo e terzo periodo del Codice degli Appalti ora recita: "*A pena di nullità, fatto salvo quanto previsto dall'articolo 106, comma 1, lettera d), il contratto non può essere ceduto, non può essere affidata a terzi l'integrale esecuzione delle prestazioni o lavorazioni oggetto del contratto di appalto, nonché la prevalente esecuzione delle lavorazioni relative al complesso delle categorie prevalenti e dei contratti ad alta intensità di manodopera. È ammesso il subappalto secondo le disposizioni del presente articolo*".

La novità incide, in misura ancor maggiore, sull'istituto sostituendo il comma 2, terzo periodo dell'art. 105 del Codice degli Appalti demandando alle stazioni appaltanti la responsabilità di indicare nei documenti di gara le prestazioni che dovrà eseguire l'aggiudicatario.

Altra novità rinvenibile nell'art. 49 della L. 108/2021 consiste nell'introduzione della responsabilità solidale nei confronti della stazione appaltante tra contraente principale e subappaltatore in relazione alle prestazioni oggetto del contratto di subappalto; la versione precedente dell'art. 105, comma 8, primo periodo del D.Lgs. 50/2016 e s.m.i. prevedeva infatti la responsabilità esclusiva del contraente principale nei confronti della stazione appaltante.

A seguito dell'aggiornamento delle soglie comunitarie scaturite dai Regolamenti delegati n. 1950, 1961, 1952 e 1953 del 10.11.2021 e che saranno in vigore dal 1° gennaio 2022, si segnalano, inoltre, le soglie che riguardano la Società e nel particolare:

- Euro 5.382.000,00 per lavori e concessioni;
- Euro 215.000,00 per servizi e forniture.

Merita infine ricordare le novità introdotte dalla L. 238/2021 (in vigore dal 1° febbraio 2022) il cui articolo 10, comma 1, lettera c) modifica ai punti 1) e 3), i commi 1 e 5 dell'art. 80 del Codice degli Appalti, che disciplinano i motivi di esclusione di un operatore economico dalla partecipazione a una procedura d'appalto o concessione, rispettivamente, in caso di giudizio definitivo per determinati reati, ovvero in caso di presenza di determinate situazioni.

La succitata L. 238/2021, inoltre, interviene ancora sull'istituto del subappalto di cui all'art. 105 del Codice degli Appalti abrogando il comma 6 della disposizione in questione, ove era previsto, per gli appalti di valore pari o superiore alle soglie UE, nonché per gli appalti che, pur essendo di valore inferiore alle soglie UE, riguardano specifiche attività individuate dalla normativa italiana come particolarmente esposte al rischio d'infiltrazione mafiosa, l'obbligo per gli operatori di indicare nelle loro offerte una terna di subappaltatori. Viene inoltre riscritto il comma 4, che ora provvede a introdurre tra le condizioni per l'affidamento delle attività in subappalto, l'attribuzione a carico del subappaltatore dell'insussistenza dei motivi di esclusione dell'art. 80 del Codice degli Appalti, eliminando, conseguentemente, tale onere per il concorrente principale. Inoltre è stata abolita la lettera a) del medesimo comma, ove si vietava di subappaltare attività all'Operatore Economico che aveva partecipato alla medesima procedura di gara.

Va sottolineata, infine, la pubblicazione sul sito dell'A.N.AC. del Bando tipo numero 1 del 24 novembre 2021 recante "*Schema di disciplinare di gara. Procedura aperta telematica per l'affidamento di contratti pubblici di servizi e forniture nei settori ordinari sopra soglia comunitaria con il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa sulla base del miglior rapporto qualità/prezzo*". Il nuovo disciplinare tipo va a sostituire il bando tipo n. 1/2017, ormai obsoleto a causa della digitalizzazione delle procedure di gara.

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 (fino al 30 giugno 2023 come stabilito dalla Legge n.

120/2020) e di forniture e servizi sopra la soglia comunitaria (attualmente pari a Euro 214.000) sono state affidate nel periodo 1° gennaio – 31 dicembre 2021 un totale di n. 30 procedure di scelta del contraente, di cui n. 8 lavori, n. 7 forniture e n. 15 servizi, i cui dettagli sono riportati nelle tabelle e nei grafici seguenti. A tali procedure si aggiunge n. 1 appalto di lavori affidati per conto del Commissario Delegato per l'emergenza dell'autostrada A4, per complessivi Euro 8.573.644,80, non riportato 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 - LAVORI						
Lavori di realizzazione delle opere di collegamento funzionale della viabilità ordinaria di adduzione al casello autostradale del Comune di Ronchis - via Guerin	2.079.983,54	24,21%	1.598.388,92	8	0	P.N.

Descrizione (segue)	Importo a base d'asta	% ribasso offerto	Importo di aggiudicazione	Imprese partecipanti	Imprese escluse	Tipo di gara
MANUTENZIONI - LAVORI						
Lavori di manutenzione pluriennale del patrimonio edilizio	1.200.000,00	22,77%	956.361,00	46	1	P.A.
Lavori di manutenzione e di verifica delle barriere New Jersey bordo ponte sulle Autostrade A28, A4 e A34	684.821,70	18,34%	574.051,55	2	0	P.A.
Lavori di manutenzione, sostituzione e nuove installazioni di portali segnaletici su intera rete	1.973.084,23	1,19%	1.952.318,00	1	0	P.A.
Lavori di manutenzione edifici per interventi di opere generali in materiali vari	165.000,00	12,21%	145.659,36	7	0	P.N.
Appalto pluriennale di manutenzione edifici per interventi generali di natura edile e tecnica	540.000,00	23,22%	439.689,60	16	0	P.N.
Lavori di manutenzione non programmabile delle pavimentazioni autostradali - Interventi in Destra Tagliamento - Triennio 2021-2024	3.210.269,77	1,82%	3.156.731,99	1	0	P.A.
Lavori di manutenzione non programmabile delle pavimentazioni autostradali - Interventi in A28 - Triennio 2021-2024	4.704.082,77	13,82%	4.087.680,68	1	0	P.A.

MANUTENZIONI - FORNITURE						
Fornitura licenze Microsoft a volume Enterprise Agreement	640.000,00	4,69%	609.984,00	3	0	P.A.
Fornitura gas metano periodo 01.10.2021 - 30.09.2022 - Accordo Quadro Consorzio Autostrade Italiane Energia	130.000,00	00,00%	130.000,00	1	0	P.N.
Fornitura energia elettrica anno 2022 - Accordo Quadro Consorzio Auto-strade Italiane Energia	1.800.000,00	00,00%	1.800.000,00	1	0	P.N.
Fornitura di lampade accessori per illuminazione Estesa autostradale	205.000,00	12,68%	179.023,43	4	0	P.A.
Fornitura materiali e dispositivi per Stazioni autostradali e fabbricati	155.000,00	49,25%	78.652,36	6	0	P.A.
Fornitura di carburante mediante fuel card e servizi connessi	2.882.263,47	1,02%	2.821.998,46	2	0	P.N.
Fornitura di apparecchiatura per upgrade impianti trimodali di esazione pedaggio	599.000,00	3,19%	579.892,05	1	0	P.N.
MANUTENZIONI - SERVIZI						
Servizio sostitutivo di mensa mediante fornitura di buoni pasto elettronici. Rinnovo contratto di data 28.11.2018	1.403.543,11	00,00%	1.403.543,11	1	0	P.N.
Servizio di manutenzione degli impianti d'illuminazione degli svincoli, piazzali, bretelle e raccordi autostradali lungo l'autostrada A4 - da Venezia a Trieste, A28 Portogruaro - Pordenone - Conegliano, A34 Villesse - Gorizia e A57 Tangenziale di Mestre	159.883,00	41,88%	102.975,00	18	1	P.A.
Servizio di manutenzione degli impianti elettrici dei caselli, fabbricati, cabine MT-BT ed impianti FVT lungo l'autostrada A4 Venezia -Trieste, A28 Portogruaro Pordenone - Conegliano, A23 Palmanova - Udine Sud, A34 Villesse - Gorizia	161.106,50	41,88%	98.030,00	18	1	P.A.

Servizio di manutenzione degli impianti dei Pannelli a Messaggio Variabile e segnalazione code, fissi e mobili - Lotto 1	543.661,30	8,89%	495.348,30	1	0	P.A.
Servizio di manutenzione degli impianti dei Pannelli a Messaggio Variabile - Lotto 2	113.266,20	4,06%	108.409,20	1	0	P.A.
Servizio di manutenzione correttiva e assistenza licenze prodotti software per impianti traffico esazione pedaggio	227.431,40	00,00%	227.431,40	1	0	P.N.
Servizio di manutenzione delle Aree a verde lungo l'intera rete autostradale in concessione, le bretelle di collegamento di competenza e le relative perti.-nenze. Servizio in Destra Tagliamento	2.996.139,84	6,53%	2.816.619,17	4	0	P.A.
Servizio di manutenzione delle Aree a verde lungo l'intera rete autostradale in concessione, le bretelle di collegamento di competenza e le relative pertinenze. Servizio in Sinistra Tagliamento	5.875.763,28	18,37%	4.928.908,45	2	0	P.A.
Servizio di manutenzione delle Aree a verde lungo l'intera rete autostradale in concessione, le bretelle di collegamento di competenza e le relative pertinenze. Servizio in Autostrada A28 e bretelle	3.728.261,04	10,12%	3.392.447,32	2	0	P.A.
Service informatico centrale, servizio di manutenzione hardware e tarature del sistema Tutor con tecnologia SECIVe-PM	546.615,80	00,00%	546.615,8	1	0	P.N.
Accordo Quadro per interventi di ripristino urgenti degli impianti di sicurezza danneggiati da incidenti sull'intera rete autostradale in concessione e relative pertinenze	280.734,47	0,10%	280.567,17	1	0	P.A.
Servizio di verifica delle barriere di sicurezza per il nuovo piano di riqualificazione	546.241,33	9,54%	501.781,11	1	0	P.A.
Servizio di assistenza tecnica sugli apparati casse automatiche modello Cassa20XX e TPS3000	1.390.782,49	4,52%	1.327.752,49	1	0	P.A.

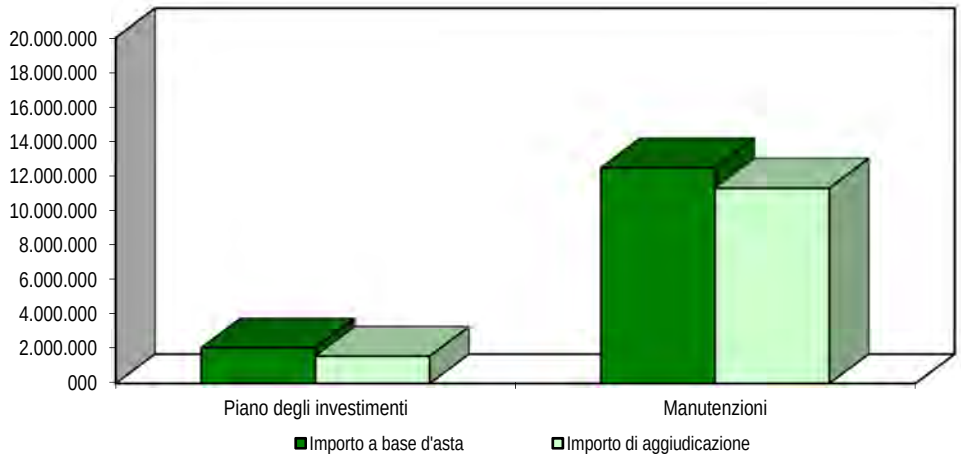
Servizio di prelievo, trasporto e conta valori, assistenza manutenzione casseforti e casse, sovvenzione moneta	979.039,11	3,24%	946.746,60	1	0	P.A.
Servizio di mensa aziendale presso il Centro Servizi di Palmanova	908.525,00	20,17%	725.336,02	3	0	P.A.

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.

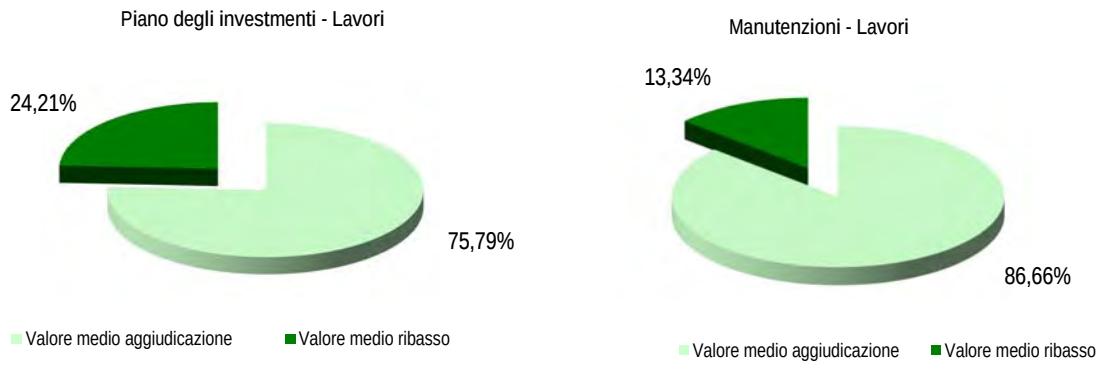
Legenda: P.A. = Procedura Aperta; P.N. = Procedura Negoziata.

Lavori	Numero affidamenti	Totale importi a base d'asta	Totale importi di aggiudicazione	Importo medio a base d'asta	Ribasso medio di aggiudicazione
Piano degli investimenti	1	2.079.983,54	1.598.388,92	2.079.983,54	24,21%
Manutenzioni	7	12.477.258,47	11.312.492,18	1.616.070,31	13,34%
Totale	8	14.557.242,01	6.978.892,94		

La tabella riporta i dati riepilogativi dei lavori



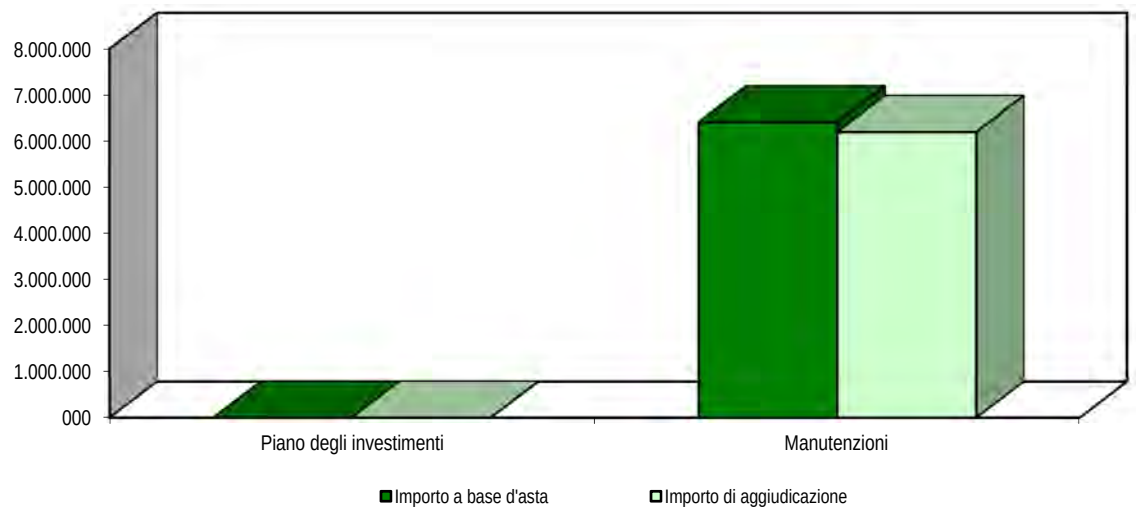
Il grafico riporta il confronto fra importi a base d'asta e importi di aggiudicazione dei lavori del piano degli investimenti e delle manutenzioni



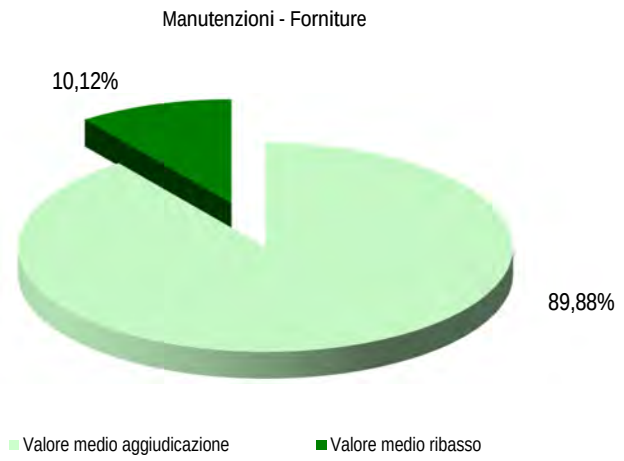
Il grafico riporta la percentuale di risparmio dei lavori delle manutenzioni

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	7	6.411.263,47	6.119.550,30	915.894,78	10,12%
Totale	7	6.411.263,47	6.119.550,30		

La tabella riporta i dati riepilogativi delle forniture delle manutenzioni



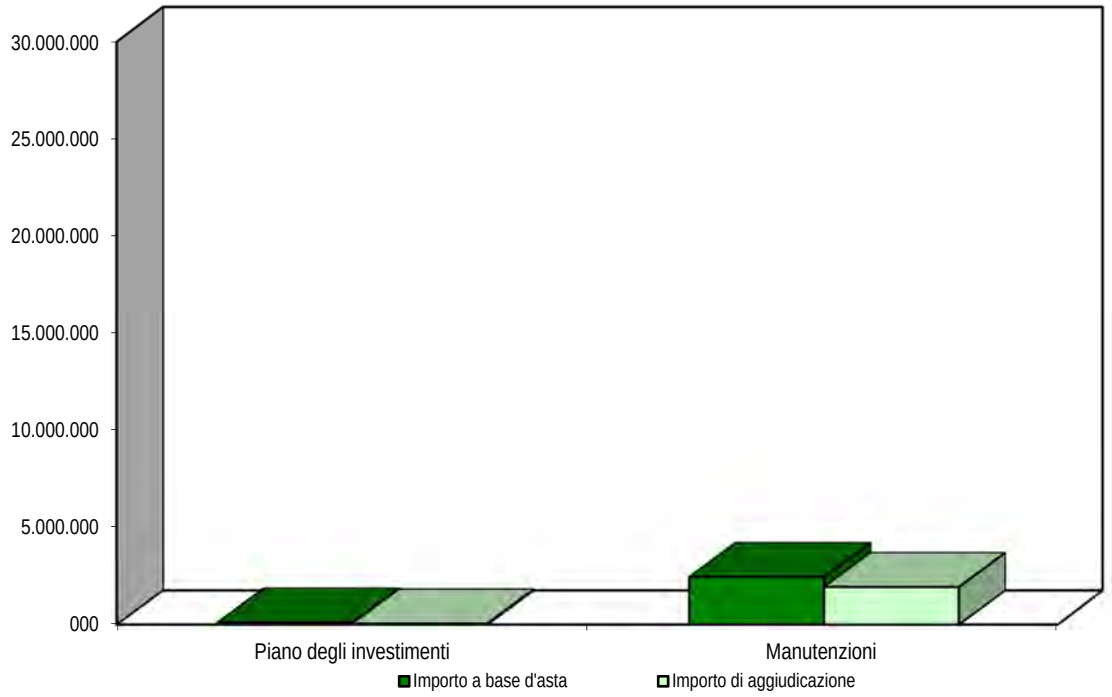
Il grafico riporta il confronto fra importi a base d'asta e importi di aggiudicazione delle forniture delle manutenzioni



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

Servizi	Numero affidamenti	Totale importi a base d'asta	Totale importi di aggiudicazione	Importo medio a base d'asta	Ribasso medio di aggiudicazione
Piano degli investimenti	0	0	0	0	00,00%
Manutenzioni	15	19.860.993,87	17.902.511,14	1.324.066,26	11,29%
Totale	15	19.860.993,87	17.902.511,14		

La tabella riporta i dati riepilogativi dei servizi



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

Il grafico riporta la percentuale di risparmio dei servizi delle manutenzioni

Le procedure di affidamento sotto soglia

Le Procedure Negoziate sotto soglia riguardano le procedure di affidamento dei lavori per importi inferiori a Euro 150.000, di servizi attinenti l'architettura e l'ingegneria per importi inferiori a Euro 139.000 e di forniture e servizi per importi inferiori alla soglia Comunitaria (attualmente fissata in Euro 214.000). Nel corso dell'esercizio 1° gennaio – 31 dicembre 2021 sono state gestite un totale di n. 264 procedure di scelta del contraente, per complessivi Euro 7.071.326,73 affidati. Inoltre è stato stipulato n. 1 Contratto di Concessione di spazi per l'importo di Euro 88.121,20.

Si rileva un costante aumento annuale di Contratti Applicativi emessi, derivanti dagli Accordi Quadro in essere, che per l'anno 2021 si attesta in n. 187 complessivi.

Il legislatore è intervenuto nell'anno 2021 con provvedimenti normativi mirati alla ripresa economica del Paese, in particolare si registra la pubblicazione del D.L. 77/2021 "Decreto Semplificazioni bis" convertito con Legge 29 luglio 2021 n. 108 che ha consentito un ulteriore

snellimento delle tempistiche di affidamento.

L'istituto della Valutazione Comparativa Preventivi (V.C.P.), della quale la recente normativa ha ulteriormente ampliato il campo di utilizzo, ha consentito di ottenere uno sconto medio sull'importo presunto posto a base della procedura del 19,41% per appalti inferiori a Euro 40.000,00 e del 5,81% per appalti uguali o superiori a Euro 40.000,00.

La Società dispone dell'elenco fornitori attivo a far data dal 28 febbraio 2017 ed attualmente è suddiviso nelle sezioni Forniture e Servizi, ciascuna delle quali suddivise in numerose categorie merceologiche e che alla data del 31.12.2021 può contare su n. 771 Operatori Economici abilitati.

L'elenco fornitori è in continua implementazione ed è utilizzato per individuare gli operatori economici da consultare per le procedure di affidamento. Tutti gli operatori economici in possesso dei necessari requisiti di iscrizione possono registrarsi ed iscriversi all'elenco fornitori direttamente tramite il sito internet della Società, attraverso una procedura on-line, propedeutica per l'ottenimento della abilitazione.

5.8 – GLI AFFARI LEGALI

Attualmente la Società risulta interessata da n. 38 contenziosi, di cui n. 11 in sede civile, n. 7 in sede amministrativa, n. 19 in sede tributaria ed uno in sede penale.

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, eccezzion fatta per quelle relative alla materia tributaria, il cui numero in crescita va, tuttavia, analizzato tenendo in considerazione il fatto che si tratta di ricorsi promossi dalla Società a fronte di atti impositivi rinnovati annualmente da parte degli Enti riscossori per le stesse tipologie di tributi.

Un simile *trend* risulta ascrivibile ad un confermato generale atteggiamento di maggior cautela/diffidenza della collettività rispetto all'opportunità di utilizzare l'azione giudiziaria quale strumento di tutela concreta dei propri diritti/interessi - riconducibile agli elevati costi, ai prolungati tempi ed ai rischi connessi all'alea dei giudizi - acuito dal calo generalizzato delle attività produttive e commerciali intervenuto nel periodo di c.d. *lock down*, cagionato dalla crisi generalizzata legata all'emergenza epidemiologica globale tutt'ora in atto, che ha colpito tanto le imprese produttive e commerciali quanti i privati cittadini.

Rispetto all'incremento delle vertenze tributarie, invece, si evidenzia come lo stesso risulti riconducibile, 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 viarie 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 degli ultimi due esercizi sociali 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. 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 2021, non si rinvengono concentrazioni del contenzioso su particolari fattispecie – ad eccezione per

quelle in materia di Tassa sulle Occupazioni Spazi ed Aree Pubbliche sopraccitate - 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 taluni 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 ad impugnare tale deliberazione assembleare, dando vita a n. 3 autonome controversie successivamente riunite e confluite in un unico procedimento.

Tale contenzioso - volto ad ottenere, da parte degli attori, 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 - risulta aver trovato definizione in primo grado in ragione di due specifiche pronunce del competente Tribunale di Trieste. La prima - sentenza parziale n. 295/2019 - con cui veniva disposto l'accoglimento delle istanze promosse dai tre Soci, accertata e dichiarata la cessazione *ex lege* delle rispettive partecipazioni, dichiarata altresì la nullità della deliberazione dell'Assemblea dei Soci di Autovie di data 5 aprile 2016 e disposta 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; la seconda - sentenza definitiva n. 311/2021 - con cui, in esito al deposito della perizia di stima da parte del C.T.U. designato, veniva disposta la conseguente condanna di Autovie Venete a liquidare, in favore dei tre Soci, la complessiva somma pari ad Euro 3.529.265,00, oltre interessi, a titolo di liquidazione delle rispettive quote da essi detenute (di cui Euro 1.569.612,00 in favore del Comune di Venezia, Euro 1.515.085,00 in favore della Città Metropolitana di Venezia ed Euro 444.568,00 in favore della C.C.I.A.A. di Venezia Rovigo Delta Lagunare) nonché a rifondere, in favore di ciascun attore, le relative spese di lite.

A seguito di un tanto la Società provvedeva ad impugnare entrambe le pronunce innanzi alla competente Corte d'Appello di Trieste, ove il contenzioso risulta a tutt'oggi pendente.

Ulteriori contenziosi

Si segnalano i seguenti contenziosi degni di nota.

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 Autovie Venete 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 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 assentite in concessione, al fine di vedersi riconosciuti taluni costi relativi allo spostamento di un tratto di condotta intervenuto su indicazione della Società.

Il quarto ed il quinto aventi ad oggetto l'iniziativa promossa a far data dal lontano 1995 da parte della ditta Cesa Engineering - titolare di taluni terreni oggetto di procedura espropriativa finalizzata alla realizzazione del Lotto 26 (tratto Pordenone-Conegliano) - 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. Rispetto a tale originaria vertenza, a seguito dell'adozione, da parte della Corte di Cassazione, della sentenza con cui veniva accolto l'appello promosso da Cesa Engineering avverso la sentenza di secondo grado - che aveva riconosciuto all'attrice un'indennità aggiuntiva rispetto a quella originariamente prevista ma di entità notevolmente inferiore rispetto a quella oggetto della domanda - la controparte ha provveduto, da un lato a riassumere il giudizio innanzi alla competente Corte d'Appello e, dall'altro, a promuovere, parallelamente, un giudizio di revocazione avverso la menzionata pronuncia della Suprema Corte. Entrambi i procedimenti risultano allo stato pendenti.

Si segnala, infine, l'attivazione di due procedimenti di Accertamento Tecnico Preventivo promossi dalla Società al fine di accertare la sussistenza e l'origine di taluni vizi costruttivi emersi con riferimento, rispettivamente, 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 ad alcune tratte della pavimentazione viaria localizzate lungo l'autostrada A4, tratto Quarto d'Altino – San Donà di Piave.

Contenziosi amministrativi

Contenziosi amministrativi pendenti

<u>Contenziosi con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ora Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili</u>

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 i medesimi già evidenziati lo scorso esercizio, per un totale complessivo di 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 successivamente proseguito con un ulteriore ricorso per motivi aggiunti promosso al fine di ottenere l'annullamento del provvedimento Ministeriale datato 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 rispetto ai conteggi presentati dalla Società). La rilevanza

di tale procedimento, attualmente pendente innanzi al competente T.A.R. 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 - anche in questo caso i medesimi rispetto al precedente esercizio sociale - di cui uno di prossima definizione in considerazione dell'intervenuta cessazione della materia del contendere. Tra di essi il più rilevante concerne un ricorso al T.A.R. promosso avverso la deliberazione della Giunta Provinciale di Venezia con cui veniva disposta 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 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 favorevole per la Società in primo e secondo grado e risulta attualmente pendente innanzi al Consiglio di Stato, a seguito di apposita impugnazione promossa da parte della ricorrente.

Contenziosi amministrativi chiusi

Si segnala un unico contenzioso definito nel corso dell'esercizio sociale degno di nota, conclusosi con sentenza favorevole: trattasi del procedimento promosso dalla Società innanzi al T.A.R. del Friuli Venezia Giulia al fine di ottenere l'annullamento del provvedimento con cui il Ministero concedente aveva approvato la perizia di variante tecnica in diminuzione di spesa relativa alla razionalizzazione degli spazi e costruzione della nuova palazzina del Centro Servizi di Palmanova, stralciando, tuttavia, taluni importi previsti nel Quadro economico di spesa presentato dalla Società.

Contenziosi tributari

Contenziosi tributari pendenti

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

Risultano complessivamente pendenti n. 11 contenziosi promossi dalla Società al fine di impugnare svariati avvisi di accertamento aventi ad oggetto l'assoggettamento alla Tassa sulle Occupazioni Spazi ed Aree Pubbliche (TOSAP); di tali controversie le più rilevanti, tenuto conto del profilo economico, risultano quelle promosse innanzi alle competenti Commissioni Tributarie Provinciali avverso gli atti impositivi con cui 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 - pretendeva di assoggettare ad imposizione taluni attraversamenti autostradali soprastanti/sottostanti aree pubbliche site nel territorio di tali Comuni.

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

Rispetto al secondo filone tributario si registrano complessivamente n. 6 vertenze - attivate dalla Società avverso alcuni avvisi di accertamento inerenti l'imposta comunale sulla pubblicità

e sulle pubbliche affissioni - aventi ad oggetto il tentativo, promosso dai competenti Enti riscossori, di assoggettare a tassazione mezzi divulgativi che, di per sé, risulterebbero privi del presupposto fondante l'imposta. Di tali contenziosi, i maggiormente degni di nota risultano quelli inerenti a talune insegne presenti sulla palazzina del Centro Servizi della Società sita in Palmanova - tre dei quali risultano tutt'ora pendenti innanzi alle competenti Commissioni Tributarie Regionali ed uno innanzi alla Corte di Cassazione - 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 (di cui una confermata in secondo grado).

Contenziosi tributari chiusi

Con riferimento ai contenziosi inerenti l'assoggettamento a TOSAP di alcuni manufatti autostradali soprastanti/sottostanti aree pubbliche, si segnala l'intervenuta definizione in primo grado, con sentenze favorevoli alla Società, di n. 4 contenziosi promossi avverso gli avvisi di accertamento emessi dall'Ente competente per la riscossione nel comune di Portogruaro, in riferimento alle annualità d'imposta 2014-2020.

Procedimenti penali

Procedimenti penali pendenti

Risulta attivo un unico procedimento penale in cui la Società risulta costituita quale parte offesa dal reato. Trattasi del procedimento promosso da parte della Procura della Repubblica presso il Tribunale di Udine a seguito delle indagini preliminari svolte in dipendenza dell'improvvisa rottura di un tubolare dell'impalcato metallico sul ponte del fiume Torre - dalle quali era emersa la sussistenza di una potenziale responsabilità per il cedimento (per utilizzo di materiale non conforme) in capo all'Amministratore Delegato ed al Legale Rappresentante di Omba Impianti Engineering S.p.A., componente dell'A.T.I. avente quale capogruppo mandataria 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)"* - in esito alle quali veniva disposto il rinvio a giudizio degli indagati.

5.8.2 Contenzioso relativo alle attività commissariali

In capo al Commissario Delegato, parimenti all'esercizio sociale precedente, non risulta pendente alcun contenzioso.

5.9 – LA GESTIONE ECONOMICA E FINANZIARIA

5.9.1 La gestione economica

Il conto economico dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2021 riporta una differenza tra valore e costi della produzione di 33,1 milioni di Euro.

Il valore della produzione, nel periodo sopraccitato, è risultato pari a 221,3 milioni di Euro. A tale risultato hanno contribuito, principalmente, le seguenti componenti:

- i ricavi delle vendite e delle prestazioni pari a Euro 195,3 milioni;
- gli altri ricavi e proventi pari a 26,0 milioni di Euro.

I costi della produzione ammontano a 188,2 milioni di Euro. Nell'ambito di tale voce, si segnalano:

- i costi per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci per Euro 2,5 milioni;
- i costi per servizi per 33,7 milioni di Euro;
- i costi per godimento di beni di terzi per 1,2 milioni di Euro;
- i costi del personale per 54,2 milioni di Euro;
- gli ammortamenti e svalutazioni per 64,6 milioni di Euro;
- la variazione negativa delle rimanenze di materiali di manutenzione e consumo per 0,3 milioni di Euro;
- gli accantonamenti per rischi per 3,7 milioni di Euro;
- la variazione del fondo di ripristino e sostituzione pari a 0,8 milioni di Euro;
- gli oneri diversi di gestione per 27,8 milioni di Euro.

Le spese per manutenzioni, ripristini e sostituzioni, comprese nei costi della produzione, ammontano a 15,0 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 15,0 milioni di Euro pari alle manutenzioni consuntivate nell'esercizio.

Il risultato della gestione finanziaria risulta negativa per 3,1 milioni di Euro.

L'utile prima delle imposte è pari a 30,0 milioni di Euro e le imposte del periodo ammontano a 9,0 milioni di Euro.

L'utile netto d'esercizio è risultato pari a 21,0 milioni di Euro.

Nel corso dell'esercizio sono stati formalizzati gli "atti ricognitori" relativi a n. 3 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 1.094.681 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 2021 ammontavano a 139,8 milioni di Euro, facendo registrare un incremento di 20,2 milioni di Euro rispetto al 31 dicembre 2020.

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.

Dall'inizio del 2019 le attività sono state circoscritte alla mera "gestione accentrata delle risorse finanziarie".

5.9.3 Indicatori reddituali e finanziari

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

CONTO ECONOMICO RICLASSIFICATO

	2021	2020	VARIAZIONE		INCIDENZA % SUL VALORE DELLA PRODUZIONE	
			ASSOLUTA	%	2021	2020
VALORE DELLA PRODUZIONE	**221.310.624**	**203.981.670**	**17.328.954**	**8,50%**	**100,00%**	**100,00%**
ricavi gestionali propri (*)	221.310.624	203.994.207	17.316.417	8,49%	100,00%	100,01%
Ricavi Delle Vendite E Delle Prestazioni	195.265.545	158.705.488	36.560.057	23,04%	88,23%	77,80%
Altri Ricavi E Proventi	25.874.807	45.107.628	(19.232.821)	-42,64%	11,69%	22,11%
Contributi In Conto Esercizio	170.270	181.091	(10.821)	-5,98%	0,08%	0,09%
variazione dei lavori in corso su ordinazione	0	(12.537)	12.537	-100,00%	0,00%	-0,01%
COSTI GESTIONALI "ESTERNI"	**(64.957.819)**	**(61.571.589)**	**(3.386.230)**	**5,50%**	**29,35%**	**30,18%**
costi di funzionamento	(49.911.737)	(45.200.764)	(4.710.973)	10,42%	22,55%	22,16%
costi di diretta imputaz. per lavori in corso su ordinazione	(7.283.589)	(7.809.845)	526.256	-6,74%	3,29%	3,83%
altri costi di funzionamento	(42.628.148)	(37.390.919)	(5.237.229)	14,01%	19,26%	18,33%
manutenzione autostrada	(15.046.082)	(16.370.825)	1.324.743	-8,09%	6,80%	8,03%
manutenzione autostrada	(15.378.142)	(16.543.503)	1.165.361	-7,04%	6,95%	8,11%
variazione rimanenze materiali manutenzione	332.060	172.678	159.382	92,30%	-0,15%	-0,08%
VALORE AGGIUNTO (VA)	**156.352.805**	**142.410.081**	**13.942.724**	**9,79%**	**70,65%**	**69,82%**
COSTO DEL PERSONALE	(54.203.731)	(52.787.655)	(1.416.076)	2,68%	24,49%	25,88%
MARGINE OPERATIVO LORDO (MOL)	**102.149.074**	**89.622.426**	**12.526.648**	**13,98%**	**46,16%**	**43,94%**
AMMORTAMENTI, SVALUTAZIONI ED ACCANTONAMENTI	(69.067.050)	(71.677.753)	2.610.703	-3,64%	31,21%	35,14%
REDDITO OPERATIVO (RO)	**33.082.024**	**17.944.673**	**15.137.351**	**84,36%**	**14,95%**	**8,80%**
PROVENTI FINANZIARI	18.900	51.659	(32.759)	-63,41%	0,01%	0,03%
ONERI FINANZIARI	(3.075.129)	(2.527.918)	(547.211)	21,65%	1,39%	1,24%
RETTIFICHE ATTIVE DI ATTIVITA' FINANZIARIE	0	744.987	(744.987)	-100,00%	0,00%	0,37%
RETTIFICHE PASSIVE DI ATTIVITA' FINANZIARIE	0	0	0	-	0,00%	0,00%
RISULTATO ANTE IMPOSTE	**30.025.795**	**16.213.401**	**13.812.394**	**85,19%**	**13,57%**	**7,95%**
IMPOSTE DELL'ESERCIZIO	(9.005.356)	(999.944)	(8.005.412)	800,59%	4,07%	0,49%
RISULTATO DELL'ESERCIZIO (RN)	**21.020.439**	**15.213.457**	**5.806.982**	**38,17%**	**9,50%**	**7,46%**

STATO PATRIMONIALE RICLASSIFICATO SECONDO IL CRITERIO FINANZIARIO

	Impieghi	31.12.2021	31.12.2020		Fonti	31.12.2021	31.12.2020
	C.IV.1. Depositi bancari e postali	136.075.536	117.035.939		B. Fondi per rischi e oneri (per la quota a breve)	0	0
	C.IV.3. Denaro e valore in cassa	3.721.933	2.554.246		D. Debiti per importi esigibili entro l'esercizio succ.	59.355.706	47.212.946
A)	***Liquidità immediate (LI)***	**139.797.469**	**119.590.185**		E. Ratei passivi (esclusa la parte pluriennale)	2.900	4.044
	A. Crediti vs soci per vers. ancora dovuti esigibili entro l'esercizio						
	B.III.2.Crediti finanziari esigibili entro l'esercizio successivo	97.835	296.860				
	C.II. Crediti commerciali e diversi esigibili entro l'esercizio successivo	52.718.659	47.936.999				
	C.III. Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni	0	0				
	D. Ratei e risconti attivi (esclusa la parte pluriennale)	109.206	489.760				
B)	***Liquidità differite (LD)***	**52.925.700**	**48.723.619**				
	C.I. Rimanenze	2.255.787	1.939.544				
C)	***Disponibilità (D)***	**2.255.787**	**1.939.544**				
D)	***ATTIVO CORRENTE (A+B+C) (AC)***	**194.978.956**	**170.253.348**	***A)***	***PASSIVO CORRENTE (PC)***	**59.358.606**	**47.216.990**
	A. Crediti vs soci per vers. ancora dovuti esigibili oltre l'esercizio succ.				C. Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato	6.186.698	6.772.466
	B.III.1. Partecipazioni	1.947	449.766		B. Fondi per rischi e oneri (esclusa la quota a breve)	163.115.344	160.169.175
	B.III.2. Crediti finanziari esigibili oltre l'esercizio successivo	0	97.826		D. Debiti per gli importi esigibili oltre l'esercizio succ.	5.048.794	6.409.838
	B.III.3. Altri titoli	0	0		E. Ratei (la parte pluriennale)	0	0
	C.II. Crediti commerciali esigibili oltre l'esercizio successivo	1.119.552	1.000.291				
				B)	***PASSIVO CONSOLIDATO (PCO)***	**175.350.836**	**173.351.479**
E)	***Immobilizzazioni finanziarie***	**1.121.499**	**1.547.883**				
	B.II. Immobilizzazioni materiali	613.901.012	604.416.305				
F)	***Immobilizzazioni materiali***	**613.901.012**	**604.416.305**	***C)***	***PATRIMONIO NETTO (PN)***	**576.600.004**	**557.062.908**
	B.I. Immobilizzazioni immateriali	1.269.979	1.450.721				
	D. Ratei e risconti (quota parte pluriennale e disaggio sui prestiti)	0	0				
G)	***Immobilizzazioni immateriali***	**1.269.979**	**1.450.721**				
H)	***ATTIVO IMMOBILIZZATO (E+F+G) (AI)***	**616.292.490**	**607.414.909**	***D)***	***RISCONTI PASSIVI***	**0**	**36.880**
I)	***CAPITALE INVESTITO (D+H) (CI)***	**811.271.446**	**777.668.257**	***E)***	***TOTALE A PAREGGIO (A+B+C)***	**811.271.446**	**777.668.257**

PRINCIPALI DATI FINANZIARI	2021	2020
DISPONIBILITA' LIQUIDE NETTE (BANCA C/C E CASSA)	139.109.333	119.197.495
MARGINE DI TESORERIA (LI+LD)-PC	133.364.563	121.096.814
MARGINE DI STRUTTURA (PN+PCO)-AI	135.620.350	122.999.478
CASH FLOW della gestione reddituale	90.934.565	25.969.849

INDICI FINANZIARI	2021	2020
INDICE DI LIQUIDITA' IMMEDIATA LI/PC	2,36	2,53
INDICE DI LIQUIDITA' (LI+LD)/PC	3,25	3,56
INDICE DI DISPONIBILITA' (LI+LD+D)/PC	3,28	3,61
INDICE DI COPERTURA DELL'ATTIVO IMMOB.TO (PCO+PN)/AI	1,22	1,20
INDICE DI INDEBITAMENTO ((CI-PN)/PN)	0,41	0,40
CASH FLOW della gestione reddituale/ VALORE DELLA PRODUZIONE	41,09%	12,73%

INDICI REDDITUALI	2021	2020
R.O.E. (RN/PN)	3,65%	2,73%
R.O.I. (RO/CI)	4,08%	2,31%
INCIDENZA DEGLI ELEMENTI NON OPERATIVI (RN/RO)	0,64	0,85
R.O.S. (RO/RICAVI)	14,95%	8,80%
ROTAZIONE DEL CAPITALE INVESTITO (RICAVI/CI)	0,27	0,26
COSTO LAVORO/VALORE DELLA PRODUZIONE	0,24	0,26
COSTO LAVORO/VALORE AGGIUNTO	0,35	0,37

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	2021	2020	01/07/2019-31/12/2019
REDDITO OPERATIVO (RO pari ad A-B conto economico)	33.082.024	17.994.673	15.535.555
RISULTATO D'ESERCIZIO (RN)	21.020.439	15.213.456	5.638.474
INDICE DI COPERTURA DELL'ATTIVO IMMOB.TO (PCO+PN) /AI	1,22	1,20	1,32

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

6 - PARTECIPAZIONI

Nel prospetto che segue vengono riepilogate le partecipazioni detenute dalla Società al 31.12.2021.

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	31.12.2020	529.300	0,52	275.756,00	0,00%	1
		incrementi					
		decrementi					
		31.12.2021	529.300	0,52	275.756,00	0,00%	1
CONSORZIO AUTOSTRADE ITALIANE ENERGIA	Roma via A. Bergamini n. 50	31.12.2020			114.853,00	1,60 %	(*) 1.817,41
		incrementi					
		decrementi					
		31.12.2021			114.853,00	1,60 %	(*) 1.817,41

(*) 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, appena il 16 maggio 2020 a seguito della registrazione da parte della Corte dei Conti del relativo Decreto Interministeriale MIT e MEF, si è giunti al perfezionamento dell'iter approvativo del Secondo Atto Aggiuntivo alla Convenzione di Concessione 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 ma, tuttavia, non 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.

Come dettagliatamente riferito nel paragrafo 1.2.6, nel mese di marzo 2021 si è ottemperato alla richiesta di procedere all'aggiornamento del Piano Economico Finanziario transitorio per il periodo successivo alla scadenza della concessione (31 marzo 2017) e sino all'effettivo subentro del nuovo concessionario, Piano 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, e il cui iter di approvazione è tutt'ora in corso.

A conferma delle divergenze interpretative che la materia della disciplina regolatoria pro tempore applicabile genera, si segnalano alcuni recenti orientamenti giurisprudenziali, sebbene non ancora definitivi, che hanno coinvolto altre concessionarie scadute e che hanno confermato la validità dell'applicazione di quella vigente ante scadenza concessione.

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.

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

Dopo un 2020 significativamente perturbato dalla pandemia da Covid-19, con 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, anche l'anno 2021 ha seguitato ad esserne condizionato.

Il primo semestre è stato contraddistinto da una contrazione del traffico complessivo, mentre il secondo semestre ha evidenziato i primi segnali di ripresa e di riallineamento al traffico pre-pandemia.

Il traffico leggero, in particolare, ha scontato un inizio d'anno ancora all'insegna di una forte flessione, effetto del perdurare delle limitazioni imposte agli spostamenti fino a primavera inoltrata; nel corso del periodo estivo, anche grazie ad un rilancio dei flussi turistici, si è riposizionato ai livelli antecedenti alla pandemia fino all'autunno per poi affievolirsi nuovamente nell'ultimo bimestre dell'anno.

Diversa l'evoluzione del traffico pesante, in virtù dell'effetto traino nel corso di tutto l'esercizio - e in continuità con la fine del 2020 - della componente della classe 5 in crescita di quasi il 9% rispetto al 2019, a testimonianza di incoraggianti avvisaglie di risveglio anche macro-economico. Questa accelerazione ha fatto da contrappeso all'andamento delle altre componenti del traffico pesante che invece hanno mostrato un andamento similare al traffico leggero, per cui nel suo insieme il traffico pesante ha chiuso il 2021 portandosi oltre il dato 2019 di un paio di punti percentuali.

L'effetto combinato di quanto sopra esposto si è tradotto lungo la rete gestita in una contrazione nell'ordine del 10% dei chilometri percorsi rispetto al periodo prepandemico, con una perdita di introiti da pedaggio per circa 14 milioni di Euro.

Nonostante un inizio dell'esercizio 2022 meno positivo rispetto alle previsioni, il superamento dell'emergenza epidemiologica potrebbe far sperare in una ripresa complessiva almeno nella seconda parte del 2022: tuttavia permangono elementi di incertezza sanitaria ed economica, non solo a livello nazionale, tali da rendere il quadro di riferimento ancora provvisorio. In tal senso una certa preoccupazione destano gli attuali andamenti dei costi delle materie prime e dell'energia - così come le recenti tensioni geopolitiche internazionali in particolare nell'Europa orientale - che, indirettamente, potranno influenzare negativamente la ripresa dei traffici anche

autostradali.

Posta la complessità del contesto economico e sociale e la problematicità di individuare solide tendenze di sviluppo, per l'anno 2022 le stime elaborate nel documento di budget della Società ipotizzano una normalizzazione del traffico ai livelli precedenti alla situazione emergenziale da Covid-19, assumendo che la tendenza registrata nel secondo semestre dell'esercizio appena concluso possa mantenersi stabile anche nei prossimi 12 mesi, al netto di eventuali sviluppi sfavorevoli legati alla congiuntura in atto.

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 possano interferire in modo relativo con un traffico ipotizzato in ripresa: l'avvenuto completamento dei lavori relativi al terzo lotto e al primo sublotto del quarto lotto della terza corsia - tra il Ponte Tagliamento e il nodo di interconnessione tra la A4 e la A23 a Palmanova - ha senz'altro contribuito a rendere maggiormente scorrevole il traffico in una zona nevralgica della rete che, peraltro, permarrà ancora interessata fino ai primi mesi del 2023 dal cantiere di circa 8,5 chilometri del primo sublotto del secondo lotto della terza corsia tra l'interconnessione tra la A4 e la A28 a Portogruaro e il Ponte Tagliamento. Per quanto riguarda 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 - si ritiene presentino caratteristiche di minor criticità dal punto di vista dei flussi di traffico.

Alla luce delle considerazioni di cui sopra, le prospettive del contesto macroeconomico nazionale e internazionale invitano - pur in un contesto di residuale incertezza - ad un cauto ottimismo in merito al riposizionamento dei flussi per la rete di competenza più prossimo ad un quadro prepandemico senza mettere 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, all'esito del consuntivo riferito all'esercizio 2021, dopo il ridimensionamento dell'apposito fondo avvenuto nel corso del 2020 a causa della forte contrazione dei volumi di traffico, il livello delle poste figurative è risultato sostanzialmente invariato rispetto all'esercizio precedente registrando di fatto solo un lieve incremento.

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*".

L'andamento degli investimenti condizionato dalle criticità in più parti descritte nella presente Relazione, nonostante la riduzione degli introiti da pedaggio, ha determinato il permanere di una significativa liquidità disponibile vincolata, peraltro, alla copertura degli impegni già assunti, depositata in conti correnti bancari presso Istituti il cui grado di affidabilità e rating viene attentamente monitorato.

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 condizionati dal

contesto sanitario e geopolitico attuale.

Si segnala che alla data del 31 dicembre 2021, 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 e geopolitica sui flussi finanziari, sulle disponibilità stimate dalla Società e sui potenziali effetti rispetto ai Contratti di Finanziamento, 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.

Vieppiù ora, considerato che le succitate situazioni unitamente al significativo aumento del prezzo dei beni energetici che, a sua volta, si è inevitabilmente trasferito sui listini dei prodotti (compresi i materiali da costruzione), ha indotto il Legislatore ad introdurre maggiori tutele in favore dell'appaltatore attraverso la revisione dei prezzi contrattuali (L. 25 maggio 2021, n. 73, convertito con Legge 23 luglio 2021 n. 106, all'art. 1-septies "Disposizioni urgenti in materia di revisione dei prezzi dei materiali nei contratti pubblici" e, successivamente, con l'art. 29 del D.L. 27 gennaio 2022 n. 4).

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.

In particolare, così come meglio descritto al paragrafo 1.3, il periodo di disponibilità dei citati 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) è stato prorogato dall'originario 31 dicembre 2021 al 31 maggio 2022.

L'effettivo utilizzo di tali risorse finanziarie, la cui provvista è avvenuta 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, le emergenze Covid-19 e geopolitica, 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.

7.5 – RISCHI LEGATI ALL'EMERGENZA SANITARIA E GEOPOLITICA

7.5.1 Impatto dell'emergenza sanitaria sull'Organizzazione Aziendale

La Società ha ritenuto prioritario garantire i 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, la

ridefinizione dei turni di lavoro ed il ricorso, ove possibile e sostenibile, al lavoro agile (*smart working*). Si è provveduto all'aggiornamento sia del Protocollo Aziendale COVID che del Piano Emergenza COVID al variare delle normative emesse dal Governo e delle Regioni nonché all'aggiornamento delle statistiche degli andamenti aziendali in materia di contagi ed isolamenti, alla predisposizione di istruzioni aziendali e di infografiche specifiche e la partecipazione ai Comitati COVID, il tutto in accordo con le rappresentanze sindacali aziendali e procedendo, altresì, alla costituzione del *Comitato "Covid-19"* composto da Azienda, Datore di Lavoro, Medico competente, Rls e Segretari di tutte le RSA.

In ottemperanza alle misure di prevenzione introdotte dal Decreto Legge 21 settembre 2021, n. 127 relativo l'estensione nell'ambito applicativo della certificazione verde Covid-19 (Green Pass), dal Decreto Legge 8 ottobre 2021, n. 139 relativo alla verifica del possesso delle certificazioni verdi Covid-19 e dal DPCM 12 ottobre 2021 relativo alle modalità di verifica del possesso delle certificazioni verdi Covid-19 in ambito lavorativo, si è provveduto a definire un modello organizzativo adottando modalità operative per l'organizzazione delle verifiche del Green Pass anche a campione, prevedendo prioritariamente, ove possibile, che tali controlli siano effettuati al momento dell'accesso ai luoghi di lavoro della stessa, e individuando i soggetti incaricati dell'accertamento delle violazioni degli obblighi di cui ai commi 1 e 2 del Decreto stesso. Inoltre è stato approvato il Regolamento che definisce le modalità attraverso le quali la Società svolge direttamente ed indirettamente nei confronti dei propri lavoratori e degli Operatori economici (lavoratori dipendenti o autonomi) che svolgono, a qualsiasi titolo, la propria attività lavorativa o di formazione o di volontariato nei luoghi di lavoro della Società, i controlli sul possesso della certificazione verde Covid-19.

L'insieme delle azioni poste in essere ha permesso di assicurare la massima efficienza possibile degli strumenti tecnologici e del lavoro da remoto.

7.5.2 Impatto sulla realizzazione degli investimenti

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'eccezionale squilibrio dei consumi a livello mondiale causato dalla pandemia e la marcata crescita di alcun paesi, in particolare della Cina, in periodi nei quali la curva epidemica ha subito dei rallentamenti, hanno determinato, a partire dalla fine del 2020, un anomalo incremento della domanda dei materiali da costruzione e, di conseguenza, del loro prezzo. Tale criticità è stata immediatamente segnalata dagli appaltatori coinvolti nei lavori in corso di realizzazione ed è stata affrontata anche dal legislatore che ha introdotto nel corso del 2021 degli strumenti normativi straordinari volti a compensare l'aumento eccezionale dei prezzi dei materiali da costruzione.

Si evidenzia, inoltre, che, a partire dalla fine dell'anno 2021, si è significativamente acutizzata la tensione politica nell'Europa centro orientale. Tale situazione, le cui effettive ricadute economiche e politiche non sono al momento ancora stimabili e prevedibili, ha peggiorato il quadro di riferimento anche in considerazione del fatto che molte materie prime provengono proprio dalle suddette aree e che molti materiali da costruzione necessitano di energia per essere prodotti.

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), e del successivo D.L. 183/2020 (c.d. Decreto Milleproroghe 2021), 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 stanziate 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, anche nel corso del 2021, 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 costi conseguenti agli effetti dell'emergenza Covid-19

Rischio adeguamento costi della sicurezza interferenziali

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.

In concreto, l'adozione delle citate perizie di variante non ha determinato alcuna revisione dei Quadri Economici di spesa complessivi degli interventi.

Rischio riconoscimento maggiori costi di produzione dovuti all'emergenza sanitaria

Con riferimento all'impatto dell'emergenza sanitaria sulla produzione e sulle lavorazioni e sulla base del quadro normativo in materia di emergenza sanitaria (in particolare alle indicazioni fornite da apposite linee guida della Conferenza delle Regioni e delle Province Autonome e da delibere di giunta regionali), si evidenzia che, in sede di risoluzione del contenzioso per gli appalti dei lavori sulla Terza corsia particolarmente coinvolti dagli effetti della pandemia, sono stati riconosciuti maggiori costi per l'aumento delle spese generali aziendali connesse all'emergenza e maggiori costi per la riduzione o il rallentamento della produttività giornaliera.

In concreto, i citati riconoscimenti non hanno determinato alcuna revisione dei quadri economici di spesa complessivi degli interventi.

Rischio proroghe dei tempi contrattuali

Con riferimento all'evoluzione del quadro normativo in materia di emergenza sanitaria e, in particolare, a quanto previsto all'art. 8, comma 4, lettera c) del D.L. 16 luglio 2020, n. 76, convertito nella Legge 11 settembre 2020, n. 120, si segnala che sono state riconosciute delle proroghe dei tempi contrattuali a causa degli effetti dell'emergenza Covid-19 sulla durata degli appalti.

Compensazione prezzi

L'art. 1 septies del D.L. 25 maggio 2021, n. 73, convertito con Legge 23 luglio 2021, n. 106, ha introdotto disposizioni urgenti in materia di compensazione dei prezzi dei materiali nei contratti pubblici, in deroga alle previsioni di cui all'art. 106, comma 1, lettera a) del D.Lgs. n. 50/2016. A seguito delle richieste formulate dagli Appaltatori e con riferimento al D.M. 11 novembre 2021, che ha rilevato le variazioni percentuali superiori all'8%, verificatesi nel primo semestre 2021, dei singoli prezzi dei materiali da costruzione più significativi, sono stati riconosciuti i corrispondenti oneri per la compensazione prezzi.

Il riconoscimento delle citate compensazioni prezzi non ha determinato alcuna revisione dei quadri economici di spesa complessivi degli interventi.

Si segnala che entro il 31 marzo 2022, in analogia a quanto previsto con il D.M. 11 novembre 2021, sarà emanato un nuovo D.M. che andrà a rilevare le variazioni percentuali più significative, verificatesi nel secondo semestre 2021, dei singoli prezzi dei materiali da costruzione.

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 2021, nella stesura della presente Relazione si è ritenuto di sviluppare approfonditamente la tematica nel paragrafo 7.2 (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,

la presente Relazione descrive compiutamente come, anche nel corso dell'esercizio 2021, sia stato profuso il massimo impegno da parte dell'Azienda e delle maestranze nel perseguire gli obiettivi indicati dal Socio di riferimento che, in questa sede, possono essere sintetizzati nella composizione dello stato di emergenza lungo la A4 - sia attraverso il completamento delle opere in fase di realizzazione che con l'avvio delle ulteriori -, nella salvaguardia della sicurezza dell'infrastruttura esistente assicurando un'adeguata manutenzione della stessa, il tutto in un contesto complessivamente orientato ad una migliore efficienza gestionale.

Tuttavia, le incertezze sul piano normativo e regolatorio che, in generale, hanno caratterizzato il comparto autostradale, i pesanti effetti sociali ed economici derivanti dalla situazione emergenziale Covid-19, i riflessi dell'eccezionale aumento dei prezzi dei materiali da costruzione e, da ultimo, anche le recenti tensioni geopolitiche internazionali in particolare nell'Europa orientale, hanno innegabilmente condizionato e, inevitabilmente, condizioneranno le tempistiche previste per lo sviluppo del progetto relativo alla realizzazione della Terza Corsia.

Ciò nonostante, i cantieri già avviati per la realizzazione della Terza Corsia lungo la A4 hanno garantito la conclusione dei lavori del primo sublotto del Quarto Lotto (Gonars – Nodo di Palmanova) e in particolare di quelli relativi all'intersezione tra la A4 e la A23 in tutte le direzioni di marcia consentendo, nel mese di luglio 2021, di affrontare per tempo e adeguatamente gli intensi flussi veicolari tipici dell'esodo estivo, con immediati ed evidenti benefici, anche in termini di sicurezza, della circolazione.

Si conferma, altresì, d'intesa con il Commissario Delegato, il massimo impegno per poter giungere entro la fine del 2022 all'apertura al traffico del primo sublotto del Secondo Lotto e di dar corso, quanto prima, alla realizzazione dei cavalcavia del sublotto 2 e 3 del Secondo Lotto A4 (Portogruaro – San Donà di Piave), come pure all'ammodernamento della Barriera del Lisert.

Il completamento del citato progetto continua, evidentemente, a rappresentare la priorità assoluta per la Società, priorità che, tuttavia, non può non tenere conto delle incertezze sopra descritte e delle possibili ripercussioni sull'andamento dei cantieri e sui flussi di traffico che, dopo una sensibile riduzione registrata nel corso del primo semestre, ha dato segnali di ripresa nel secondo semestre con volumi più prossimi a quelli antecedenti alla pandemia.

L'esercizio si è infatti chiuso con un saldo positivo del 23,5% rispetto al 2020 ed un saldo negativo del 9,9% rispetto al 2019 (anno solare) con un trend che, tuttavia, si inserisce in un quadro di riferimento ancora provvisorio che, come detto, potrebbe indirettamente influenzare negativamente la ripresa dei traffici anche autostradali.

Peraltro, rimangono valide le considerazioni espresse nell'ambito delle conclusioni della Relazione sulla gestione dello scorso esercizio sociale circa lo specifico sistema regolatorio attualmente vigente che consente il riequilibrio del Piano Economico Finanziario a consuntivo e di registrarne i relativi effetti sul debito di poste figurative maturato nel corso degli anni dalla Società.

Sotto il profilo finanziario, fermi restando gli innegabili effetti negativi della sopra descritta contrazione dei livelli di traffico rispetto al 2019, si evidenzia che la Società, allo stato, mantiene sia un sufficiente livello di liquidità che adeguate prospettive di flussi finanziari per poter confermare, anche per il 2022, 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 sulle prospettive future che risulterebbero

indubbiamente minacciate ed intaccate qualora gli effetti della crisi in atto sul complessivo sistema economico e finanziario internazionale e 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 continua ad essere 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 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 (2022), il Consiglio di Amministrazione, viste le voci illustrate nel bilancio al 31 dicembre 2021 composto dallo stato patrimoniale, dal conto economico, dal rendiconto finanziario e dalla nota integrativa che consuntiva un utile pari ad Euro 21.020.438,83, formula, ai sensi dell'art. 2427 comma 22-*septies*, la seguente proposta:

- di destinare alla "riserva legale" un importo di Euro 1.051.021,94;
- di destinare alla "riserva straordinaria" un importo di Euro 19.969.416,89.

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

Trieste, 25 marzo 2022

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

Prospetti di bilancio

PROSPETTI DI BILANCIO 2021
STATO PATRIMONIALE
ATTIVO

Valori espressi in unità di Euro	31.12.2021	31.12.2020
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	861.583	1.021.435
4) concessioni, licenze, marchi e diritti simili	408.396	415.086
6) immobilizzazioni in corso e acconti	0	14.200
7) altre	0	0
Totale immobilizzazioni immateriali (I)	**1.269.979**	**1.450.721**
II - Immobilizzazioni materiali:		
1) terreni e fabbricati	4.190.046	4.530.492
3) attrezzature industriali e commerciali	2.567.642	2.930.574
4) altri beni	108.548	108.548
6) beni gratuitamente devolvibili:		
a) autostrada A4-A23-A28 in esercizio	1.146.308.371	1.063.510.385
b) prolungamento autostrada A28 in esercizio	340.429.629	340.429.629
c) raccordo Villesse-Gorizia in esercizio	148.081.885	148.081.885
d) fondo ammortamento finanziario e contributi	(1.145.803.993)	(1.083.204.993)
Totale (a + b + c + d)	489.015.892	468.816.906
e) altri beni devolvibili attrezzature industriali e commerciali	0	0
f) immobilizzazioni devolvibili in corso ed acconti	118.018.884	128.029.785
Totale beni gratuitamente devolvibili (6)	607.034.776	596.846.691
Totale immobilizzazioni materiali (II)	**613.901.012**	**604.416.305**
III - Immobilizzazioni finanziarie:		
1) partecipazioni in:		
d bis) altre imprese	1.947	449.766
Totale Partecipazioni (1)	1.947	449.766
2) crediti:		
d bis) verso altri		
- importi esigibili entro l'esercizio successivo	97.835	296.860
- importi esigibili oltre l'esercizio successivo	0	97.826
Totale crediti verso altri (d bis)	97.835	394.686
Totale crediti (2)	97.835	394.686
Totale immobilizzazioni finanziarie (III)	**99.782**	**844.452**
Totale immobilizzazioni (B)	**615.270.773**	**606.711.478**
C) Attivo Circolante:		
I - Rimanenze:		
1) materiali di manutenzione e consumo	2.250.057	1.933.814
3) lavori in corso su ordinazione	5.730	5.730
Totale Rimanenze (I)	**2.255.787**	**1.939.544**
II - Crediti:		
1) verso clienti		
- importi esigibili entro l'esercizio successivo	9.040.867	6.743.814
- importi esigibili oltre l'esercizio successivo	0	0
Totale crediti verso clienti (1)	9.040.867	6.743.814
4) verso imprese controllanti		
- importi esigibili entro l'esercizio successivo	0	1.973.489
- importi esigibili oltre l'esercizio successivo	0	0
Totale crediti verso imprese controllanti (4)	0	1.973.489
5 bis) Crediti tributari		
- importi esigibili entro l'esercizio successivo	64.474	240.678
- importi esigibili oltre l'esercizio successivo	115.752	49.193
Totale crediti tributari (5 bis)	180.226	289.871
5 quater) verso altri		
- importi esigibili entro l'esercizio successivo	43.613.318	38.979.018
- importi esigibili oltre l'esercizio successivo	1.003.800	951.098
Totale crediti verso altri (5 quater)	44.617.118	39.930.116
Totale crediti (II)	**53.838.211**	**48.937.290**
IV - Disponibilità liquide:		
1) depositi bancari e postali	136.075.536	117.035.939
3) danaro e valori in cassa	3.721.933	2.554.246
Totale disponibilità liquide (IV)	**139.797.469**	**119.590.185**
Totale attivo circolante (C)	**195.891.467**	**170.467.019**
D) Ratei e risconti attivi:		
1) ratei attivi	3.061	0
2) risconti attivi	106.145	489.760
Totale ratei e risconti attivi (D)	**109.206**	**489.760**
TOTALE ATTIVO	**811.271.446**	**777.668.257**

PROSPETTI DI BILANCIO 2021
STATO PATRIMONIALE
PASSIVO

Valori espressi in unità di Euro	**31.12.2021**	**31.12.2020**
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	24.793.004	24.032.331
VI - Altre riserve:		
a) Riserva straordinaria	316.544.173	303.587.731
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	-3	-1
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	0	25.000
m) Riserva straordinaria vincolata per ritardi investimenti P.F. 2009	2.823.600	2.823.600
Totale Altre Riserve	374.165.954	361.234.514
IX - Utile dell'esercizio	21.020.439	15.213.456
X - Riserva negativa per azioni proprie in portafoglio	-5.262.890	-5.262.890
Totale patrimonio netto (A)	**576.562.004**	**557.062.908**
B) Fondi per rischi ed oneri:		
2) per imposte anche differite	511.515	11.377
4) altri fondi rischi ed oneri:		
a) fondo ripristino e sostituzione	16.699.817	15.887.000
b) altri fondi rischi ed oneri	146.904.012	144.270.798
Totale altri fondi rischi ed oneri (4)	163.603.829	160.157.798
Totale fondi per rischi ed oneri (B)	**164.115.344**	**160.169.175**
C) Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato	**6.186.698**	**6.772.466**
D) Debiti:		
4) debiti verso banche		
- importi esigibili entro l'esercizio successivo	688.137	392.690
- importi esigibili oltre l'esercizio successivo	0	0
Totale debiti verso banche (4)	688.137	392.690
6) acconti		
- importi esigibili entro l'esercizio successivo	167.524	140.111
- importi esigibili oltre l'esercizio successivo	5.048.794	6.409.838
Totale acconti (6)	5.216.318	6.549.949
7) debiti verso fornitori		
- importi esigibili entro l'esercizio successivo	31.168.660	29.120.937
- importi esigibili oltre l'esercizio successivo	0	0
Totale debiti verso fornitori (7)	31.168.660	29.120.937
11) debiti verso imprese controllanti		
- importi esigibili entro l'esercizio successivo	4.636.426	0
- importi esigibili oltre l'esercizio successivo	0	0
Totale debiti verso imprese controllanti (11)	4.636.426	0
12) debiti tributari		
- importi esigibili entro l'esercizio successivo	8.857.086	4.815.654
- importi esigibili oltre l'esercizio successivo	0	0
Totale debiti tributari (12)	8.857.086	4.815.654
13) debiti verso istituti di previdenza e sicurezza sociale		
- importi esigibili entro l'esercizio successivo	2.156.588	2.171.373
- importi esigibili oltre l'esercizio successivo	0	0
Totale debiti verso istituti di previdenza e sicurezza sociale (13)	2.156.588	2.171.373
14) altri debiti		
- importi esigibili entro l'esercizio successivo	11.681.285	10.572.181
- importi esigibili oltre l'esercizio successivo	0	0
Totale altri debiti (14)	11.681.285	10.572.181
Totale debiti (D)	**64.404.500**	**53.622.784**
E) Ratei e risconti passivi:		
1) ratei passivi	2.900	4.044
2) risconti passivi	0	36.880
Totale ratei e risconti passivi (E)	**2.900**	**40.924**
TOTALE PASSIVO	**811.271.446**	**777.668.257**

PROSPETTI DI BILANCIO 2021
CONTO ECONOMICO

Valori espressi in unità di Euro	**31.12.2021**	**31.12.2020**
A) Valore della produzione:		
1) ricavi delle vendite e delle prestazioni	195.265.545	158.705.488
3) variazione dei lavori in corso su ordinazione	0	-12.537
5) altri ricavi e proventi		
a) altri ricavi e proventi	25.874.807	45.107.628
b) contributi in conto esercizio	170.270	181.091
Totale altri ricavi e proventi (5)	26.045.077	45.288.719
Totale valore della produzione (A)	**221.310.622**	**203.981.670**
B) Costi della produzione:		
6) per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci	2.528.701	2.745.187
7) per servizi	33.696.276	34.042.903
8) per godimento di beni di terzi	1.248.583	1.216.441
9) per il personale:		
a) salari e stipendi	35.825.647	35.081.236
b) oneri sociali	11.120.020	10.915.223
c) trattamento di fine rapporto	2.331.342	2.139.933
e) altri costi	4.926.722	4.651.262
Totale costi per il personale (9)	54.203.731	52.787.654
10) ammortamenti e svalutazioni:		
a) ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	881.320	956.703
b) ammortamento delle immobilizzazioni materiali		
- ammortamento finanziario delle immobilizzazioni materiali gratuitamente devolvibili	62.599.000	57.181.500
- ammortamento delle altre immobilizzazioni materiali	1.028.313	1.151.519
Totale ammortamento delle immobilizzazioni materiali	63.627.313	58.333.019
d) svalutazione dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilità liquide	45.199	33.031
Totale ammortamenti e svalutazioni (10)	64.553.832	59.322.753
11) variazione delle rimanenze di materiali di manutenzione e di consumo	-316.243	-219.938
12) accantonamenti per rischi	3.700.400	10.753.000
13) altri accantonamenti:		
a) accantonamento e utilizzo del fondo di ripristino e sostituzione:		
- accantonamento al fondo di ripristino e sostituzione	15.858.899	15.887.000
- utilizzo del fondo di ripristino e sostituzione	-15.046.082	-14.285.000
Totale altri accantonamenti (13)	812.817	1.602.000
14) oneri diversi di gestione	27.800.501	23.786.997
Totale costi della produzione (B)	**188.228.598**	**186.036.997**
Differenza tra valore e costi della produzione (A-B)	**33.082.024**	**17.944.673**
C) Proventi e oneri finanziari:		
16) altri proventi finanziari:		
d) proventi diversi dai precedenti:		
- da terzi	18.673	51.503
Totale proventi diversi dai precedenti (d)	18.673	51.503
Totale altri proventi finanziari (16)	18.673	51.503
17) interessi e altri oneri finanziari:		
e) verso terzi	3.075.129	2.527.918
Totale interessi e altri oneri finanziari (17)	3.075.129	2.527.918
17 bis) utile e perdite su cambi	227	155
Totale proventi e oneri finanziari (C) (15+16-17+/-17 bis)	**-3.056.229**	**-2.476.260**
D) Rettifiche di valore di attività e passività finanziarie:		
18) rivalutazioni:		
a) di partecipazioni	0	744.987
Totale rivalutazioni (18)	0	744.987
Totale delle rettifiche (D) (18-19)	**0**	**744.987**
Risultato prima delle imposte (A-B+-C+-D)	**30.025.795**	**16.213.400**
20) imposte sul reddito dell'esercizio		
a) imposte correnti	8.505.218	1.001.080
b) imposte differite e anticipate	500.138	-1.136
Totale imposte sul reddito dell'esercizio	9.005.356	999.944
21) utile dell'esercizio	**21.020.439**	**15.213.456**

PROSPETTI DI BILANCIO 2021
RENDICONTO FINANZIARIO

Valori espressi in unità di Euro	**31.12.2021**	**31.12.2020**
A. Flussi finanziari derivanti dalla gestione reddituale		
Utile (perdita) dell'esercizio	21.020.439	15.213.456
imposte sul reddito	9.005.356	999.944
Interessi passivi/(interessi attivi)	3.056.229	2.476.260
(Plusvalenze)/minusvalenze derivanti dalla cessione di attività	-2.631.582	-14.106
1. Utile (perdita) dell'esercizio prima d'imposte sul reddito, interessi, dividendi e plus/minusvalenze da cessione	**30.450.442**	**18.675.554**
Rettifiche per elementi non monetari che non hanno avuto contropartita nel capitale circolante netto		
Accantonamenti ai fondi	6.897.559	14.494.933
Ammortamenti delle immobilizzazioni	64.508.633	59.289.722
Svalutazioni per perdite durevoli di valore	45.199	33.031
Altre rettifiche per elementi non monetari	-1.974.681	-29.406.196
2. Flusso finanziario prima delle variazioni del ccn	**99.927.152**	**63.087.044**
Variazione del capitale circolante netto		
Decremento/(incremento) delle rimanenze	-316.243	-207.401
Decremento/(incremento) dei crediti verso clienti	-2.297.053	3.287.887
Incremento/(decremento) dei debiti verso fornitori	2.047.723	-20.224.088
Decremento/(incremento) ratei e risconti attivi	380.554	1.304.470
Incremento/(decremento) ratei e risconti passivi	-38.024	-10.937
Altre variazioni del capitale circolante netto	-2.343.582	-10.722.513
3. Flusso finanziario dopo le variazioni del ccn	**97.360.527**	**36.514.462**
Altre rettifiche		
Interessi incassati/(pagati)	-2.896.507	-2.097.788
(Imposte sul reddito pagate)	-372.159	-4.920.324
Dividendi incassati	0	0
(Utilizzo dei fondi)	-3.157.296	-3.526.501
4. Flusso finanziario dopo le altre rettifiche	**90.934.565**	**25.969.849**
Flusso finanziario della gestione reddituale (A)	**90.934.565**	**25.969.849**
B. Flussi finanziari derivanti dall'attività d'investimento		
Immobilizzazioni materiali		
Investimenti	-72.232.193	-106.777.840
Contributi su immobilizzazioni passate in esercizio	0	0
Disinvestimenti	2.846.436	28.445
Immobilizzazioni immateriali		
Investimenti	-714.778	-901.138
Disinvestimenti	14.200	0
Immobilizzazioni finanziarie		
Investimenti	0	0
Disinvestimenti	0	296.662
Attività finanziarie non immobilizzate		
Investimenti	0	0
Disinvestimenti	744.670	0
Flusso finanziario dell'attività di investimento (B)	**-69.341.665**	**-107.353.871**
C. Flussi finanziari derivanti dall'attività di finanziamento		
Mezzi di terzi		
Incremento (decremento) debiti a breve verso banche	135.725	104.431
Accensione finanziamenti	0	0
Rimborso finanziamenti	0	0
Mezzi propri		
Aumento di capitale a pagamento	0	0
Cessione (acquisto) di azioni proprie	0	0
Dividendi e acconti su dividendi pagati	-1.521.341	-563.842
Flusso finanziario dell'attività di finanziamento (C)	**-1.385.616**	**-459.411**
Incremento (decremento) delle disponibilità liquide (A+B+C)	20.207.284	-81.843.433
Disponibilità liquide iniziali	**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
Disponibilità liquide finali	**139.797.469**	**119.590.185**
Di cui depositi bancari e postali	136.075.536	117.035.939
Di cui danaro e valori in cassa	3.721.933	2.554.246

Nota integrativa

1. PRINCIPI DI REDAZIONE DEL BILANCIO E CRITERI DI VALUTAZIONE

Premessa

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

Sul punto, si 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'esporre i conti della Società, gli Amministratori hanno redatto il bilancio secondo i principi di rappresentazione ed i criteri di valutazione di seguito illustrati.

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

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.

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, di 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.

Il 26 gennaio 2021, 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 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 iscritto 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, da ultimo presentato in data 02.03.2021, 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 evidenzi

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 615.170.991 e sono suddivise in:

IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI	Euro	1.269.979
IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI	Euro	613.901.012

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	7.009.741	0	5.988.306	0	1.021.435
Acquisizioni dell'esercizio	714.778	0	0	0	714.778
Rivalutazioni, ammortamenti e svalutazioni dell'esercizio	0	0	874.630	0	-874.630
Trasferimenti da/ad altra voce	0	0	0	0	0
Dismissioni/Rettifiche avvenute nell'esercizio	-112.356	0	-112.356	0	0
TOTALE	7.612.163	0	6.750.580	0	861.583

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	1.248.017	0	415.086
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	1.254.707	0	408.396

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	-14.200	0	0	0	-14.200
TOTALE	0	0	0	0	0

Le rettifiche riguardano la riclassifica a conto economico di spese di implementazione di software capitalizzate negli scorsi esercizi.

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	10.288.590	0	8.837.869	0	1.450.721
Acquisizioni dell'esercizio	714.778	0	0	0	714.778
Rivalutazioni, ammortamenti e svalutazioni dell'esercizio	0	0	881.320	0	-881.320
Trasferimenti da/ad altra voce	0	0	0	0	0
Dismissioni/Rettifiche avvenute nell'esercizio	-126.556	0	-112.356	0	-14.200
TOTALE	10.876.812	0	9.606.833	0	1.269.979

IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI

1) TERRENI E FABBRICATI					
	COSTO STORICO	RIVALUTAZIONI	AMMORTAMENTI	SVALUTAZIONI	SALDO
Valori all'inizio dell'esercizio	23.679.897	2.659.248	14.799.453	7.009.200	4.530.492
Acquisizioni dell'esercizio	0	0	0	0	0
Rivalutazioni, ammortamenti e svalutazioni dell'esercizio	0	0	133.703	0	-133.703
Trasferimenti da/ad altra voce	0	0	0	0	0
Dismissioni/Rettifiche avvenute nell'esercizio	-4.233.992	0	-4.027.249	0	-206.743
TOTALE	19.445.905	2.659.248	10.905.907	7.009.200	4.190.046

Le dismissioni si riferiscono alla vendita della sede e del terreno di pertinenza di via Lazzaretto Vecchio n. 26 a Trieste.

3) ATTREZZATURE INDUSTRIALI E COMMERCIALI					
	COSTO STORICO	RIVALUTAZIONI	AMMORTAMENTI	SVALUTAZIONI	SALDO
Valori all'inizio dell'esercizio	23.339.847	0	20.000.005	409.268	2.930.574
Acquisizioni dell'esercizio	534.510	0	0	0	534.510
Rivalutazioni, ammortamenti e svalutazioni dell'esercizio	0	0	894.610	0	-894.610
Trasferimenti da/ad altra voce	0	0	0	0	0
Dismissioni/Rettifiche avvenute nell'esercizio	-1.045.044	0	-1.042.212	0	-2.832
TOTALE	22.829.313	0	19.852.403	409.268	2.567.642

Le acquisizioni dell'esercizio si riferiscono all'acquisto di apparecchiature elettriche ed elettroniche per Euro 392.374 (di cui Euro 136.969 per la fornitura di apparati per la gestione del traffico Internet-Intranet, Euro 102.430 per evoluzione postazioni tecnologiche e fornitura stampanti multifunzione, Euro 63.930 per acquisizione di server utilizzati per l'ammodernamento del data center), di attrezzature per Euro 134.309 (di cui Euro 66.204 per la fornitura di apparati isofrequenza ed Euro 31.160 per l'acquisizione di una botte scarrabile spandiliquidi antighiaccio), e di mobilio vario per Euro 7.827 per il centro assistenza clienti e

caselli.

Le dismissioni riguardano principalmente beni completamente ammortizzati (arredi Euro 639.501, apparecchiature elettriche ed elettroniche Euro 370.405 e attrezzature diverse Euro 35.138).

4) ALTRI BENI					
	COSTO STORICO	RIVALUTAZIONI	AMMORTAMENTI	SVALUTAZIONI	SALDO
Valori all'inizio dell'esercizio	108.548	0	0	0	108.548
Acquisizioni dell'esercizio	0	0	0	0	0
Rivalutazioni, ammortamenti e svalutazioni dell'esercizio	0	0	0	0	0
Trasferimenti da/ad altra voce	0	0	0	0	0
Dismissioni/Rettifiche avvenute nell'esercizio	0	0	0	0	0
TOTALE	108.548	0	0	0	108.548

La voce è costituita esclusivamente da oggetti artistici di arredo.

6)a) AUTOSTRADA IN ESERCIZIO (A4 - A23 - A28)					
	COSTO STORICO	RIVALUTAZIONI	AMMORTAMENTI	SVALUTAZIONI	SALDO
Valori all'inizio dell'esercizio	971.070.364	92.440.021	0	0	1.063.510.385
Acquisizioni dell'esercizio	0	0	0	0	0
Rivalutazioni, ammortamenti e svalutazioni dell'esercizio	0	0	0	0	0
Trasferimenti da/ad altra voce	82.798.105	0	0	0	82.798.105
Dismissioni/Rettifiche avvenute nell'esercizio	-119	0	0	0	-119
TOTALE	1.053.868.350	92.440.021	0	0	1.146.308.371

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

- adeguamento autostradale alla terza corsia per Euro 81.177.438 di cui Euro 53.175.721 per il tratto Gonars-Villesse, Euro 26.301.299 per il tratto ponte Tagliamento-Gonars e svincolo Palmanova, Euro 1.700.418 per il tratto Quarto d'Altino-S. Donà di Piave;

- devoluzione ad Autovie Venete da parte dei precedenti gestori delle aree di servizio per Euro 1.106.136;

- barriere fonoassorbenti relative al piano di risanamento acustico nel Comune di Duino-Aurisina per Euro 489.511;

- ulteriori lavori per Euro 25.020 (di cui Euro 14.375 per la caserma di S. Donà di Piave ed Euro 10.645 per i lavori della bretella di collegamento al casello di Noventa di Piave).

Le rettifiche sono afferenti ad importi stanziati negli esercizi precedenti e successivamente rettificati.

6)b) PROLUNGAMENTO A28 IN ESERCIZIO					
	COSTO STORICO	RIVALUTAZIONI	AMMORTAMENTI	SVALUTAZIONI	SALDO
Valori all'inizio dell'esercizio	340.429.629	0	0	0	340.429.629
Acquisizioni dell'esercizio	0	0	0	0	0
Rivalutazioni, ammortamenti e svalutazioni dell'esercizio	0	0	0	0	0
Trasferimenti da/ad altra voce	0	0	0	0	0
Dismissioni/Rettifiche avvenute nell'esercizio	0	0	0	0	0
TOTALE	340.429.629	0	0	0	340.429.629

6)c) VILLESSE-GORIZIA IN ESERCIZIO					
	COSTO STORICO	RIVALUTAZIONI	AMMORTAMENTI	SVALUTAZIONI	SALDO
Valori all'inizio dell'esercizio	148.081.885	0	0	0	148.081.885
Acquisizioni dell'esercizio	0	0	0	0	0
Rivalutazioni, ammortamenti e svalutazioni dell'esercizio	0	0	0	0	0
Trasferimenti da/ad altra voce	0	0	0	0	0
Dismissioni/Rettifiche avvenute nell'esercizio	0	0	0	0	0
TOTALE	148.081.885	0	0	0	148.081.885

6)d) FONDO AMMORTAMENTO FINANZIARIO E CONTRIBUTI					
	31.12.2020	INCREMENTI	DECREMENTI	TRASFERI-MENTI/ARRO-TONDAMENTI	31.12.2021
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	828.572.230	62.599.000	0	0	891.171.230
TOTALE	1.083.204.993	62.599.000	0	0	1.145.803.993

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	7.380.707	229.875	7.610.582	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	-418.953	0	-418.953	0	0
TOTALE	6.961.754	229.875	7.191.629	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	128.029.785	0	0	0	128.029.785
Acquisizioni dell'esercizio	72.792.364	0	0	0	72.792.364
Rivalutazioni, ammortamenti e svalutazioni dell'esercizio	0	0	0	0	0
Trasferimenti da/ad altra voce	-82.798.105	0	0	0	-82.798.105
Dismissioni/Rettifiche avvenute nell'esercizio	-5.160	0	0	0	-5.160
TOTALE	118.018.884	0	0	0	118.018.884

Gli incrementi delle immobilizzazioni devolvibili in corso sono così dettagliabili:

Autostrada A4-A23-A28:

- realizzazione della terza corsia Euro 69.181.667 (di cui Euro 26.583.150 riferibili al tratto

S. Donà di Piave – Svincolo Alvisopoli, Euro 26.301.299 al tratto Ponte Tagliamento-Gonars e Svincolo Palmanova, Euro 14.560.086 al tratto Gonars-Villesse, Euro 1.700.418 al tratto Quarto d'Altino – S. Donà di Piave ed Euro 36.714 al nuovo casello di Alvisopoli);

- barriere fonoassorbenti Euro 2.322.960 (di cui Euro 1.578.942 nel Comune di Campoformido, Euro 489.511 nel Comune di Duino-Aurisina ed Euro 254.507 per spese comuni (inserzioni pubblicitarie e pagamenti imposte);
- realizzazione aree di sosta per i mezzi pesanti Euro 53.694;
- completamento delle barriere del casello del Lisert e Portogruaro Euro 47.607;
- barriere sicurezza spartitraffico – tratto Redipuglia – Lisert Euro 33.528;
- piano di sicurezza autostradale – adeguamento piste immissione Euro 21.752;
- caserma Polstrada di S. Donà di Piave Euro 14.375;
- bretella collegamento casello Noventa di Piave Euro 10.645.

Interventi relativi all'intera rete autostradale:

- devoluzione ad Autovie Venete da parte dei precedenti gestori delle aree di servizio Euro 1.106.136.

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	1.642.120.662	95.329.144	1.125.615.033	7.418.468	604.416.305
Acquisizioni dell'esercizio	73.326.874	0	0	0	73.326.874
Rivalutazioni, ammortamenti e svalutazioni dell'esercizio	0	0	63.627.313	0	-63.627.313
Trasferimenti da/ad altra voce	0	0	0	0	0
Dismissioni/Rettifiche avvenute nell'esercizio	-5.703.268	0	-5.488.414	0	-214.854
TOTALE	1.709.744.268	95.329.144	1.183.753.932	7.418.468	613.901.012

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	19.445.905	0	504.146	0	701.836	1.453.266	22.105.153
Attrezzature industriali e commerciali	22.829.313	0	0	0	0	0	22.829.313
Altri beni	108.548	0	0	0	0	0	108.548
Autostrada A4 A23 A28 in esercizio	1.053.868.350	7.293.712	21.059.358	64.025.111	61.840	0	1.146.308.371
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	6.961.754	0	0	229.875	0	0	7.191.629
Immobilizzazioni devolvibili in corso ed acconti	118.018.884	0	0	0	0	0	118.018.884
TOTALE	1.709.744.268	7.293.712	21.563.504	64.254.986	763.676	1.453.266	1.805.073.412

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 31.12.2020				avanzamento nel solo esercizio 2021				Complessivo al 31.12.2021			
		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	3.822.195	0	6.265.422	0	75.446	0	75.446	2.443.227	3.897.641	0	6.340.868
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	667.293.233	162.719.329	0	830.012.562	56.906.509	12.269.879	0	69.176.388	724.199.742	174.989.208	0	899.188.950
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	16.469.362	2.250.808	0	18.720.170	2.045.763	277.197	0	2.322.960	18.515.125	2.528.005	0	21.043.130
j	Adeguamento Centro Servizi / Stazione esazione / Caserme Polstrada	6.995.834	4.668.191	0	11.664.025	0	47.607	0	47.607	6.995.834	4.715.798	0	11.711.632
k	Innovazioni gestionali intere tratte autostradali	6.427.370	4.100.214	0	10.527.584	0	47.903	0	47.903	6.427.370	4.148.117	0	10.575.487
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	10.645	0	10.645	6.482.075	2.631.711	0	9.113.786
m	Adeguamento raccordo autostradale Villesse-Gorizia	112.732.660	25.127.662	0	137.860.322	0	0	0	0	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	7.996.929	0	7.996.929	0	1.106.136	0	1.106.136	0	9.103.065	0	9.103.065
	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	1.025.716.516	292.791.419	0	1.318.507.935	58.952.272	13.834.813	0	72.787.085	1.084.668.788	306.626.232	0	1.391.295.020

Dettaglio degli investimenti in beni reversibili relativi alle opere commissariate

Riferimento convenzione	Complessivo a tutto il 31.12.2020				avanzamento nel solo esercizio 2021				Complessivo al 31.12.2021			
di cui all'art. 2	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	2.991.508	0	2.991.508	0	75.446	0	75.446	0	3.066.954	0	3.066.954
110 - Piano per la sicurezza autostradale: realizzazione di due aree di sosta per mezzi pesanti	0	2.067.350	0	2.067.350	0	53.694	0	53.694	0	2.121.044	0	2.121.044
111 - Piano per la sicurezza autostradale: adeguamento piste di immissione in autostrada	0	924.158	0	924.158	0	21.752	0	21.752	0	945.910	0	945.910
e - Adeguamento autostrada A4 realizzazione terza corsia	667.293.234	162.719.328	0	830.012.562	56.906.509	12.269.879	0	69.176.388	724.199.743	174.989.207	0	899.188.950
101 - Tratto Quarto d'Altino – S. Donà di Piave	254.781.872	72.793.557	0	327.575.429	0	1.700.418	0	1.700.418	254.781.872	74.493.975	0	329.275.847
92 - Nuovo casello autostradale di Meolo km 19+690	21.393.348	12.592.695	0	33.986.043	0	0	0	0	21.393.348	12.592.695	0	33.986.043
115 - Tratto S. Donà di Piave – Svincolo di Alvisopoli (escluso) sub lotto 1	45.558.148	12.898.401	0	58.456.549	18.296.292	3.975.856	0	22.272.148	63.854.440	16.874.257	0	80.728.697
115B - Tratto S. Donà di Piave – Svincolo di Alvisopoli (escluso) sub lotto 2	0	4.304.648	0	4.304.648	0	1.055.149	0	1.055.149	0	5.359.797	0	5.359.797
115C - Tratto S. Donà di Piave – Svincolo di Alvisopoli (escluso) sub lotto 3	0	8.149.580	0	8.149.580	0	3.014.433	0	3.014.433	0	11.164.013	0	11.164.013
115-2 C - Cavalcavia 2^ sublotto	0	2.938.130	0	2.938.130	0	-2.938.130	0	-2.938.130	0	0	0	0
115-3 C - Cavalcavia 3^ sublotto	0	51.481	0	51.481	0	-51.481	0	-51.481	0	0	0	0
115 2-C 3-C - S.Donà svincolo Alvisopoli sublotto 2-3 cavalcavia	0	0	0	0	0	3.243.511	0	3.243.511	0	3.243.511	0	3.243.511
116 - Nuovo casello autostradale di Alvisopoli km 69+900 e collegamento con SS.14	0	458.345	0	458.345	0	36.714	0	36.714	0	495.059	0	495.059
106 - Tratto Gonars - Villesse sub lotto 1	32.357.689	7.991.060	0	40.348.749	12.560.534	266.439	0	12.826.973	44.918.223	8.257.499	0	53.175.722
106B - Tratto Gonars – Villesse sub lotto 2	0	4.469.696	0	4.469.696	1.355.418	182.321	0	1.537.739	1.355.418	4.652.017	0	6.007.435
106C - Tratto Gonars – Villesse sub lotto 3	0	1.148.758	0	1.148.758	0	177.734	0	177.734	0	1.326.492	0	1.326.492
128 - Tratto nuovo ponte sul fiume Tagliamento – Gonars e nuovo Svincolo di Palmanova e variante S.S. 352 – 1° lotto	313.202.177	34.922.977	0	348.125.154	24.694.265	1.606.915	0	26.301.180	337.896.442	36.529.892	0	374.426.334
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	2.787.869	0	3.611.853	0	47.607	0	47.607	823.984	2.835.476	0	3.659.460
90 - Rifacimento barriere casello di Portogruaro	0	768.004	0	768.004	0	4.340	0	4.340	0	772.344	0	772.344
100 - Rifacimento barriere esistenti	823.984	2.019.865	0	2.843.849	0	43.267	0	43.267	823.984	2.063.132	0	2.887.116
k – Innovazioni gestionali intere tratte autostradali	0	418.145	0	418.145	0	14.375	0	14.375	0	432.520	0	432.520
103 - Caserma di S. Donà di Piave	0	418.145	0	418.145	0	14.375	0	14.375	0	432.520	0	432.520
m – Adeguamento sezione autostradale raccordo di Villesse-Gorizia	107.602.786	24.837.859	0	132.440.645	0	0	0	0	107.602.786	24.837.859	0	132.440.645
94 - Adeguamento sezione autostradale raccordo di Villesse-Gorizia	107.602.786	24.837.859	0	132.440.645	0	0	0	0	107.602.786	24.837.859	0	132.440.645
TOTALE	778.730.234	194.532.263	0	973.262.497	56.906.509	12.407.307	0	69.313.816	835.636.743	206.939.570	0	1.042.576.313

2.2 - IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE

Il valore attribuito alle immobilizzazioni finanziarie alla data di chiusura dell'esercizio è risultato pari a Euro 99.782. Di seguito vengono riportate le movimentazioni intervenute nel corso dell'esercizio.

IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE: PARTECIPAZIONI				
	IN IMPRESE CONTROLLATE	IN IMPRESE COLLEGATE	IN ALTRE IMPRESE	TOTALE
Valore di inizio esercizio				
Costo	0	0	481.947	481.947
Rivalutazioni	0	0	0	0
Svalutazioni	0	0	32.181	32.181
Valore di bilancio	**0**	**0**	**449.766**	**449.766**
Variazioni nell'esercizio				
Incrementi per acquisizioni	0	0	0	0
Decrementi per alienazioni	0	0	-447.819	-447.819
Svalutazioni	0	0	0	0
Rivalutazioni	0	0	0	0
Riclassifiche	0	0	0	0
Altre variazioni	0	0	0	0
Totale variazioni	**0**	**0**	**-447.819**	-447.819
Valore di fine esercizio				
Costo	0	0	1.947	1.947
Rivalutazioni	0	0	0	0
Svalutazioni	0	0	0	0
Valore di bilancio	**0**	**0**	**1.947**	**1.947**

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.. Nel corso dell'esercizio, in data 20.05.2021 è avvenuta la cancellazione della partecipata.

Al 31.12.2020 la partecipazione era valorizzata ad Euro 447.819 come da piano di riparto del liquidatore della società. Nel corso dell'esercizio, il valore della partecipata si è azzerato a fronte dell'incasso dalla liquidazione di Euro 445.408 e dalla rilevazione di crediti fiscali per Euro 2.411.

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 31.12.2021	**Di cui Utile/(Perdita)**	**Percentuale di possesso al 31.12.2021**	**Valore di Bilancio al 31.12.2021**	**Crediti per partecipazioni**
CAF INTERREGIONALE DIPENDENTI S.r.l. (*) Sede: Vicenza Capitale Sociale: Euro 275.756				
1.064.149	1.413	0,00%	129	0
CONSORZIO AUTOSTRADE ITALIANE ENERGIA Sede: Roma Fondo di dotazione: Euro 114.865				
114.255	0	1,60%	1.818	0

(*) *Dati di bilancio al 31.12.2020*

IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE: CREDITI				
	VALORE DI INIZIO ESERCIZIO	**VARIAZIONE NELL'ESERCIZIO**	**VALORE DI FINE ESERCIZIO**	**Quota scadente oltre i 5 anni**
Crediti immobilizzati verso altri	394.686	-296.851	97.835	0
Totale Crediti immobilizzati verso altri	394.686	-296.851	97.835	0

La voce è costituita interamente dal credito verso PromoTurismoFVG (ex 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 01.01.2021 al 31.12.2021 per Euro 10;
- rimborso della rata per l'anno 2021.

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.

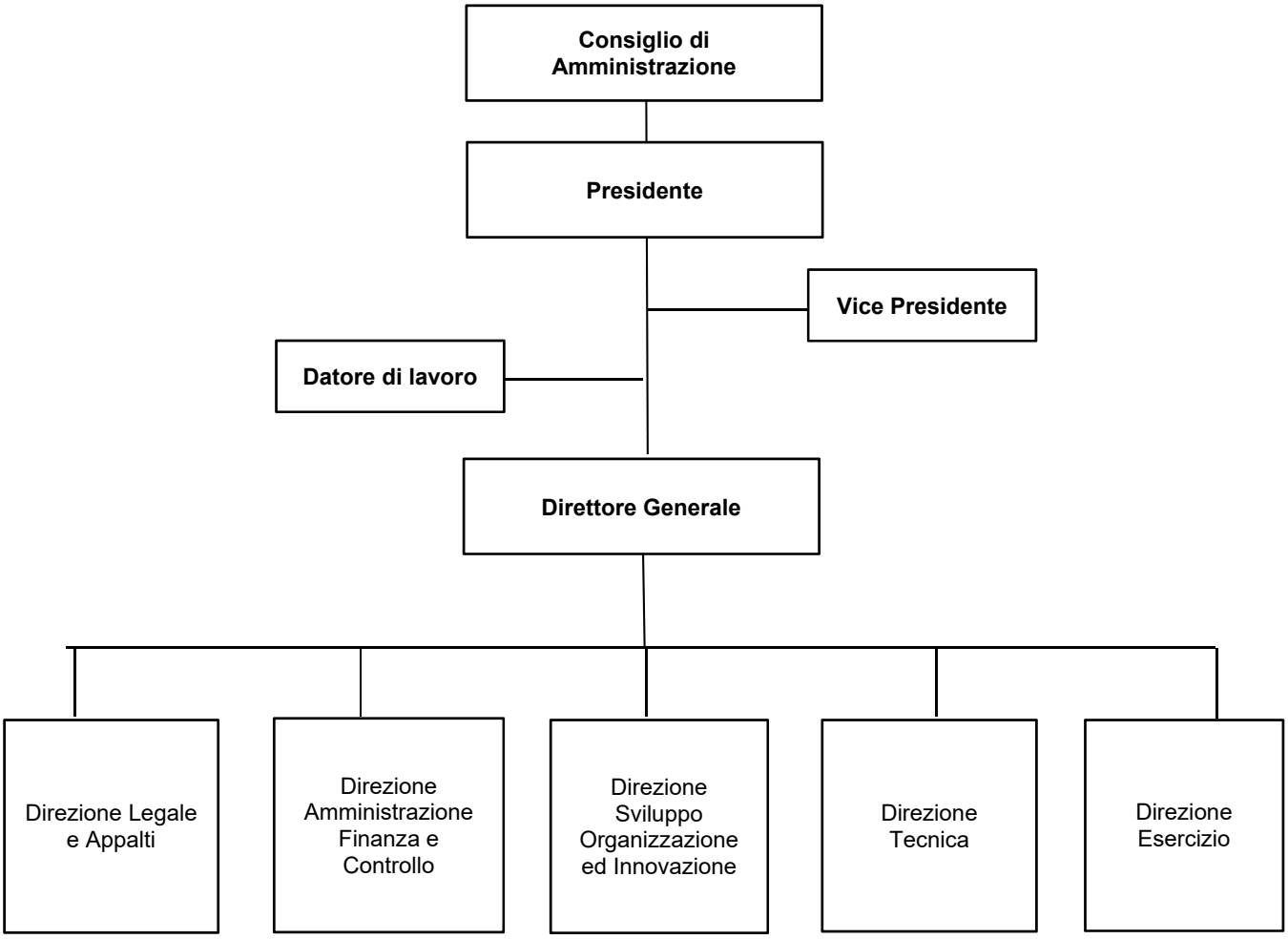
	COSTI	***RICAVI***
FRIULIA S.p.A. Finanziaria Regionale Friuli Venezia Giulia		
Servizi e consulenze finanziarie	32.682	
Servizio internal audit	20.196	
Distacchi personale	71.083	
Compenso componente collegio dei revisori Capidav	4.000	
Rimborso costi generali		26.420

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 31.12.2021.

STRUTTURA ORGANIZZATIVA DI
S.P.A. AUTOVIE VENETE AL 31 DICEMBRE 2021



2.3 – RIMANENZE

Le rimanenze sono iscritte nell'attivo circolante per un valore pari a Euro 2.255.787. Di seguito si evidenzia la composizione delle stesse:

	SALDO AL 31.12.2021	SALDO AL 31.12.2020	VARIAZIONE
1) MATERIALI DI MANUTENZIONE E CONSUMO:			
- materiali manutenzione e riparazione beni devolvibili	2.015.438	1.683.378	332.060
- materiali di consumo e manutenzione beni non devolvibili	234.619	250.436	-15.817
Totale rimanenze materiali di manutenzione e consumo	**2.250.057**	**1.933.814**	**316.243**
3) LAVORI IN CORSO SU ORDINAZIONE:			
- variante S.S. 352 dal casello di Palmanova alla S.S.14 (Lotto 2)	0	0	0
- variante S.S. 352 dal casello di Palmanova alla S.S.14(Lotto 3)*	0	0	0
- nuovo collegamento tra Palmanova e il "Triangolo della sedia" nell'area manzanese *	0	0	0
- bretella di collegamento S. Giovanni al Tempio e Z.I. La Croce	0	0	0
- bretella di collegamento Caneva e Ronc di S. Michele	0	0	0
- circonvallazione sud di Pordenone *	0	0	0
- 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**	**5.730**	**0**
TOTALE RIMANENZE	**2.255.787**	**1.939.544**	**316.243**

(*) 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	5.252.970	0	5.621
nuovo collegamento tra Palmanova e il "Triangolo della sedia" nell'area manzanese - 1° lotto*	17.478.067	17.571.927	0	93.860
nuovo collegamento tra Palmanova e il "Triangolo della sedia" nell'area manzanese - 2° lotto*	247.379	787.117	0	539.738
nuovo collegamento tra Palmanova e il "Triangolo della sedia" nell'area manzanese - 3° lotto*	115.954	787.117	0	671.163
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	5.455.526	5.486.389	0	30.863
circonvallazione sud di Pordenone *	24.443.262	26.663.965	0	2.220.703
svincolo di Gradisca raccordo Villesse-Gorizia*	1.173.801	1.168.071	5.730	0
svincolo di Gradisca raccordo Villesse-Gorizia* - "Bretella dei Feudi"	469.828	508.414	0	38.586
opere di completamento funzionale viabilità ordinaria di adduzione al casello autostradale di Ronchis	581.449	1.907.850	0	1.326.401
TOTALE	**90.528.991**	**95.557.055**	**5.730**	**5.033.794**

(*) opere commissariate.

2.4 - CREDITI DELL'ATTIVO CIRCOLANTE

I crediti esposti nell'attivo circolante ammontano a Euro 53.838.211 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 46.908, non sono iscritti crediti la cui durata residua, alla data di chiusura del bilancio, risulti superiore ai cinque esercizi. Non si è resa necessaria l'applicazione del costo ammortizzato in quanto gli effetti sarebbero risultati irrilevanti.

Le partite di credito risultano localizzate, quasi esclusivamente, nel territorio nazionale.

	SALDO AL 31.12.2021	SALDO AL 31.12.2020	VARIAZIONE
1) Totale crediti verso clienti (*)	9.040.867	6.743.814	2.297.053
4) Crediti verso imprese controllanti	0	1.973.489	-1.973.489
5 bis) Crediti tributari	180.226	289.871	-109.645
5 quater) Crediti verso altri:			
- società autostradali interconnesse (**)	38.590.610	36.165.114	2.425.496
- personale	1.327.461	1.248.870	78.591
- gestori dei pagamenti pedaggi con bancomat e carte di credito	644.738	413.680	231.058
- anticipi e crediti verso fornitori	3.429.788	1.635.767	1.794.021
- cauzioni	111.380	111.431	-51
- diversi (***)	513.141	355.254	157.887
Totale crediti verso altri (5 quater)	44.617.118	39.930.116	4.687.002
TOTALE CREDITI	**53.838.211**	**48.937.290**	**4.900.921**

(*) al netto dei fondi svalutazione crediti, pari a Euro 131.345; di cui Euro 3.001.133 verso Chef Express S.p.A., Euro 887.701 Kerotris S.p.A., Euro 743.543 verso Fast Eat Italy S.r.l. ed Euro 615.441 verso Eni S.p.A.;

(**) di cui, per traffico già attribuito al 31.12.2021: Euro 18.147.185 verso la Società Autostrade per l'Italia S.p.A. ed Euro 118.067 verso la CAV Concessioni Autostradali Venete, Euro 19.968.661 per lo stanziamento di fine periodo del traffico non ancora attribuito ed Euro 356.697 verso altre società autostradali interconnesse;

(***) di cui Euro 296.946 per premi assicurativi ed Euro 162.164 per il canone di subconcessione.

2.5 - DISPONIBILITA' LIQUIDE

Ammontano alla data di bilancio a Euro 139.797.469 e sono costituite da valori e depositi effettivamente disponibili e prontamente realizzabili. I depositi bancari e postali hanno generato interessi per Euro 10.978 (ricompresi nella voce 16d del conto economico) che sono stati contabilizzati per competenza.

	SALDO AL 31.12.2021	SALDO AL 31.12.2020	VARIAZIONE
1) depositi bancari e postali	136.075.536	117.035.939	19.039.597
3) danaro e valori in cassa	3.721.933	2.554.246	1.167.687
Totale	**139.797.469**	**119.590.185**	**20.207.284**

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 119.015.870.

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 7.571.058) 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

I ratei e risconti attivi iscritti nel bilancio ammontano ad Euro 109.206 e possono essere così dettagliati:

RATEI ATTIVI	SALDO AL 31.12.2021	SALDO AL 31.12.2020	VARIAZIONE
- Canoni attivi	3.025	0	3.025
- Interessi attivi	36	0	36
Totale ratei attivi	**3.061**	**0**	**3.061**

RISCONTI ATTIVI	SALDO AL 31.12.2021	SALDO AL 31.12.2020	VARIAZIONE
- Oneri finanziari	0	299.590	-299.590
- Pasti personale	78.070	166.458	-88.388
- Canoni di manutenzione	25.086	16.545	8.541
- Canoni vari	91	91	0
- Altri	2.898	7.076	-4.178
Totale risconti attivi	**106.145**	**489.760**	**-383.615**

Totale ratei e risconti attivi	**109.206**	**489.760**	**-380.554**

2.7 - PATRIMONIO NETTO

Il patrimonio netto contabile risultante dal bilancio chiuso al 31.12.2021 ammonta a complessivi Euro 576.562.004 e la sua movimentazione è sintetizzata nel seguente prospetto:

VARIAZIONI DEL PATRIMONIO NETTO

	SALDO AL 31.12.2019	DESTINAZIONE UTILE/ PERDITA	ATTRIBUZIONE DIVIDENDI	ALTRI MOVIM.	SALDO AL 31.12.2020	DESTINAZIONE UTILE/ PERDITA	ATTRIBUZIONE DIVIDENDI	ALTRI MOVIM.	SALDO AL 31.12.2021
I - Capitale	157.965.739	0	0	0	157.965.739	0	0	0	157.965.739
II - Riserva da sovrapprezzo azioni	2.451.099	0	0	0	2.451.099	0	0	0	2.451.099
III - Riserve di rivalutazione	1.428.659	0	0	0	1.428.659	0	0	0	1.428.659
IV - Riserva legale	23.750.408	281.923	0	0	24.032.331	760.673	0	0	24.793.004
VI - Altre riserve	356.441.806	4.792.709	0	-1	361.234.514	12.931.442	0	-2	374.165.954
Riserva Straordinaria	*298.795.022*	*4.792.709*	*0*	*0*	*303.587.731*	*12.931.442*	*0*	*25.000*	*316.544.173*
Ulteriori altre riserve	*57.646.784*	*0*	*0*	*-1*	*57.646.783*		*0*	*-25.002*	*57.621.781*
IX - Utile (perdita) dell'esercizio	5.638.474	-5.074.632	-563.842	15.213.456	15.213.456	-13.692.115	-1.521.341	21.020.439	21.020.439
X – Riserva negativa per azioni proprie in portafoglio	-5.262.890	0	0	0	-5.262.890	0	0	0	-5.262.890
TOTALE	542.413.295	0	-563.842	15.213.455	557.062.908	0	-1.521.341	21.020.437	576.562.004

.

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	316.544.173
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	-3
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	0
m) Riserva straordinaria vincolata per ritardi investimenti P.F. 2009	2.823.600
Totale	**374.165.954**

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, 2019 e 2020.

Parimenti, sulla base dei criteri utilizzati nei precedenti periodi, e tenuto conto dei mancati rilasci effettuati negli ultimi esercizi, non si rende necessario proporre un 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 31.12.2021	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	24.793.004	B	0		
Riserva straordinaria	316.544.173	A,B,C	316.544.173		
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	0	**A,B,C**	0		
Riserva straordinaria vincolata per ritardi investimenti P.F. 2009	2.823.600	-	0		
Totale riserve di utili	**395.782.751**		**321.768.547**	**0**	**0**
Riserve di rivalutazione	**1.428.659**	A,B,C	**1.428.659**		
Riserva arrotondamento Euro	**-3**	-	0		
Riserva negativa per azioni proprie in portafoglio Euro	**-5.262.890**	-	**-5.262.890**		
TOTALE	**555.541.565**		**320.979.340**	**0**	**0**
Quota non distribuibile			2.451.099		
Quota distribuibile			318.528.241		

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

2.8 - FONDI PER RISCHI ED ONERI

Ammontano a complessivi Euro 164.115.344. La movimentazione avvenuta durante l'esercizio può essere così dettagliata:

VARIAZIONE DEI FONDI RISCHI ED ONERI				
	SALDO AL 31.12.2020	INCREMENTO	DECREMENTO	SALDO AL 31.12.2021
2) PER IMPOSTE ANCHE DIFFERITE	11.377	505.621	5.483	511.515
4) ALTRI FONDI PER RISCHI ED ONERI:				
(a) Fondo ripristino e sostituzione	15.887.000	15.858.899	15.046.082	16.699.817
(b) Altri fondi rischi ed oneri	144.270.798	3.753.400	1.120.186	146.904.012
TOTALE ALTRI FONDI PER RISCHI ED ONERI	160.157.798	19.612.299	16.166.268	163.603.829
TOTALE	**160.169.175**	**20.117.920**	**16.171.751**	**164.115.344**

La voce altri fondi rischi ed oneri è costituita da:

- stanziamenti per controversie per Euro 2.425.000 (incrementata nel presente esercizio di Euro 1.396.000 e decrementata per Euro 187.000);
- accantonamenti legati al personale dipendente per Euro 635.812 (incrementata di Euro 53.000);
- 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 14.434.000 (incrementati nel presente esercizio per Euro 1.896.000);
- accantonamenti richiesti dall'Ente Concedente per sanzioni e penali per Euro 65.000 (non movimentati 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).

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 31.12.2021 ammonta ad Euro 129.344.200 con un incremento nell'esercizio corrente pari ad Euro 408.400. 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, 2020 e 2021 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.

Si segnala inoltre che nel corso dell'esercizio sono stati utilizzati/rilasciati gli importi che al 31.12.2020 risultavano 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 (Euro 300.000);
- del possibile mancato pagamento del credito residuo generato dalla dilazione di pagamento concessa a PromoTurismoFVG (Euro 395.000);
- di altre poste minori (Euro 238.186).

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 15.858.899, 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.

Il fondo di ripristino e sostituzione è stato utilizzato a fronte delle spese di manutenzione e rinnovo sostenute nel corso dell'esercizio per un importo complessivo di Euro 15.046.082.

.

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

• acquisti di materiali per la manutenzione di beni devolvibili	1.315.535
• variazione delle rimanenze di materiali per la manutenzione di beni devolvibili	-332.060
• servizi di manutenzione beni devolvibili	14.062.607
Totale	**15.046.082**

Nella tabella che segue si riporta la composizione del fondo ripristino e sostituzione degli ultimi 10 anni 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
30.06.2012					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
31.12.2021	16.149.574	-290.675	15.046.082	0	16.699.817	0	16.699.817

2.9 - TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO

È iscritto al passivo del bilancio per un valore pari a Euro 6.186.698 e corrisponde all'effettivo debito dell'azienda verso i dipendenti per gli obblighi maturati al 31.12.2021, 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 e al fondo di tesoreria.

VARIAZIONI DEL TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO			
SALDO AL 31.12.2020	INCREMENTI	DECREMENTI	SALDO AL 31.12.2021
6.772.466	2.331.342	2.917.110	6.186.698

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 64.404.500, di cui Euro 126.731 verso fornitori esteri. Non si è resa necessaria l'applicazione del costo ammortizzato in quanto gli effetti sarebbero risultati irrilevanti.

Di seguito il dettaglio della composizione della voce in esame.

	SALDO AL 31.12.2021	SALDO AL 31.12.2020	VARIAZIONE
(4) Totale debiti verso banche	688.137	392.690	295.447
(6) Totale acconti (*)	5.216.318	6.549.949	-1.333.631
(7) Totale debiti verso fornitori	31.168.660	29.120.937	2.047.723
(11) Debiti verso imprese controllanti	4.636.426	0	4.636.426
(12) Debiti tributari			
- IVA (**)	5.885.517	3.227.997	2.657.520
- IRAP	955.242	234.691	720.551
- IRES	714.322	0	714.322
- Ritenute effettuate	1.302.005	1.352.966	-50.961
Totale debiti tributari	8.857.086	4.815.654	4.041.432
(13) Debiti verso Istituti di previdenza e sicurezza sociale			
- Contributi	1.683.257	1.710.806	-27.549
- Cassa di Previdenza e altri fondi	473.331	460.567	12.764
Totale debiti verso Istituti di previdenza e sicurezza sociale	2.156.588	2.171.373	-14.785
(14) Altri debiti			
- Personale	3.476.801	3.168.872	307.929
- Società autostradali interconnesse	3.605.210	2.456.439	1.148.771
- Canone concessionale	3.289.223	2.668.646	620.577
- Canone di sub concessione	0	1.176.551	-1.176.551
- Cauzioni passive	201.349	235.021	-33.672
- Premi assicurativi	2.948	2.948	0
- Fondo interno di solidarietà	471.932	316.929	155.003
- Competenze su conti dedicati opere in delegazione intersoggettiva	57.376	57.649	-273
- Diversi	576.446	489.126	87.320
Totale altri debiti	11.681.285	10.572.181	1.109.104
TOTALE DEBITI	**64.404.500**	**53.622.784**	**10.781.716**

(*) di cui Euro 5.033.794 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

La voce ammonta ad Euro 2.900 e per l'esercizio 2021 risulta composta dai soli ratei passivi.

Di seguito la loro composizione.

RATEI PASSIVI	SALDO AL 31.12.2021	SALDO AL 31.12.2020	VARIAZIONE
- Consulenze	0	2.984	-2.984
- Canoni manutenzione	444	0	444
- Noli	2.384	1.017	1.367
- Altri	72	43	29
Totale ratei passivi	**2.900**	**4.044**	**-1.144**
RISCONTI PASSIVI	**SALDO AL 31.12.2021**	**SALDO AL 31.12.2020**	**VARIAZIONE**
- Gestione servizi all'utenza	0	28.130	-28.130
- Canoni attivi	0	8.750	-8.750
Totale risconti passivi	**0**	**36.880**	**-36.880**
Totale ratei e risconti passivi	**2.900**	**40.924**	**-38.024**

2.12 – IMPEGNI E GARANZIE

Si riporta il dettaglio degli impegni e delle garanzie.

	SALDO AL 31.12.2021	SALDO AL 31.12.2020	VARIAZIONE
Rischi per garanzie prestate a terzi	5.113.703	5.102.988	10.715
Altri rischi	23.889.929	77.271.205	-53.381.276
Impegni	176.678.721	214.872.526	-38.193.805
TOTALE	**205.682.353**	**297.246.719**	**-91.564.366**

Nei rischi per garanzie prestate a terzi sono indicate le fideiussioni concesse all'Ente Concedente (Euro 2.937.896), 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 2021 evidenzia un utile netto di Euro 21.020.439 alla cui formazione hanno contribuito:

	SALDO 2021	SALDO 2020
VALORE DELLA PRODUZIONE	221.310.622	203.981.670
COSTI DELLA PRODUZIONE	-188.228.598	-186.036.997
DIFFERENZA TRA VALORE E COSTO DELLA PRODUZIONE	33.082.024	17.944.673
PROVENTI ED ONERI FINANZIARI	-3.056.229	-2.476.260
RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITA' FINANZIARIE	0	744.987
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE	30.025.795	16.213.400
IMPOSTE DELL'ESERCIZIO	-9.005.356	-999.944
UTILE DELL'ESERCIZIO	21.020.439	15.213.456

3.2 - VALORE DELLA PRODUZIONE

SUDDIVISIONE DEL VALORE DELLA PRODUZIONE	SALDO 2021	SALDO 2020
Proventi da transiti	173.482.226	140.751.369
Integrazione canone di concessione art. 19, comma 9 del D.L. 78/2009 convertito in Legge 102/2009	20.543.081	16.827.449
Indennizzi transiti eccezionali	1.240.238	1.126.670
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	**195.265.545**	**158.705.488**
Variazione lavori in corso su ordinazione	**0**	**-12.537**
Corrispettivi lavori in corso su ordinazione	7.283.589	7.822.382
Canoni diversi	285.828	287.204
Penalità attive	170.870	11.500
Plusvalenze da immobilizzazioni materiali	2.633.446	18.011
Proventi da esazione effettuata per c/terzi	2.298.664	1.883.114
Rimborsi costi del personale	32.065	49.375
Rimborsi di costi amministrativi	36.863	36.309
Rimborsi diversi	541.575	605.466
Rimborsi di spese di manutenzione	625.282	367.432
Royalties aree di servizio	6.238.654	3.996.885
Devoluzione aree di servizio	1.094.681	7.963.009
Utilizzo debito di poste figurative	0	19.419.200
Ricavi diversi	4.633.290	2.647.741
Contributi in conto esercizio	170.270	181.091
Altri ricavi e proventi	**26.045.077**	**45.288.719**
TOTALE VALORE DELLA PRODUZIONE	**221.310.622**	**203.981.670**

L'incremento di Euro 17.328.952 è dovuto principalmente ai proventi da transiti (Euro 32.730.857), all'integrazione canone concessionale L. 102/2009 (Euro 3.715.632), alle plusvalenze da immobilizzazioni materiali (principalmente riferite alla cessione della sede di via del Lazzaretto Vecchio a Trieste Euro 2.615.435), agli introiti delle royalties delle aree di servizio (Euro 2.241.769), e dai ricavi diversi (Euro 1.985.549) compensati in parte dalla movimentazione del debito di poste figurative utilizzato lo scorso esercizio a seguito della riduzione dei ricavi da pedaggio generata dall'emergenza epidemiologica (Euro -19.419.200) e dalla devoluzione aree di servizio (Euro -6.868.328).

Nel corso dell'esercizio sono stati formalizzati gli "atti ricognitori" relativi a 3 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 da altra Concessionaria autostradale in data 02.07.2004 (interpello prot. 954-181559/2004 d.d. 28.10.2004) è stato consuntivato un ricavo di Euro 1.094.681 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 11.455 (incremento del cespite Euro 1.106.136 = 1.094.681 + 11.455).

Nel corso dell'esercizio in esame sono stati incassati contributi, erogati dalla Commissione Europea, per Euro 170.270, relativi al progetto 2016 EU TM0044 M UR.

SUDDIVISIONE DEI PEDAGGI	SALDO 2021	SALDO 2020
Proventi da transiti	173.482.226	140.751.369
Integrazione canone di concessione art. 19 , comma 9 del D.L. 78/2009 convertito in Legge 102/2009	20.543.081	16.827.449
Totale pedaggi al lordo del sovrapprezzo	**194.025.307**	**157.578.818**
Indennizzi transiti eccezionali	1.240.238	1.126.670
Totale ricavi delle vendite e delle prestazioni	**195.265.545**	**158.705.488**

I ricavi da pedaggio conseguiti nel corso dell'esercizio sociale 2021, risultano pari a Euro 173.482.226, con un incremento del 23,25% rispetto al corrispondente periodo 2020, dovuto ai maggiori volumi di traffico consuntivati.

.

3.3 - COSTI DELLA PRODUZIONE

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

SUDDIVISIONE DEI COSTI	SALDO 2021	SALDO 2020
Materiali di manutenzione beni devolvibili	1.315.535	1.295.869
Materiali di manutenzione beni non devolvibili	106.442	142.571
Terreni per lavori in corso su ordinazione	7.238	161.120
Carburanti	757.143	627.009
Biglietti magnetici e tessere	68.765	97.455
Materiali di consumo	247.914	385.181
Cancelleria	25.664	35.982
Totale	**2.528.701**	**2.745.187**

I costi per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci hanno subito un decremento, rispetto all'anno precedente, di Euro 216.486, pari al 7,89%, dovuto principalmente alla minore acquisizione di terreni per lavori in corso su ordinazione (Euro -153.882) e di materiali di consumo (Euro -137.267), compensati in parte dall'acquisto di carburanti (Euro 130.134).

Costi per servizi

SUDDIVISIONE DEI COSTI	SALDO 2021	SALDO 2020
Manutenzione beni devolvibili	14.062.607	15.247.634
Manutenzione beni non devolvibili	441.468	455.955
Servizi di gestione autostrada	3.070.482	2.690.551
Lavori in corso su ordinazione	7.276.350	7.648.726
Compensi e rimborsi amministratori	223.634	186.254
Compensi e rimborsi sindaci	114.547	115.101
Aggiornamento software e conduzione sistemi informativi	278.212	223.260
Energia, gas ed acqua	2.215.833	2.086.389
Assicurazioni	1.358.238	1.477.382
Spese postali, telefoniche e canoni linee di comunicazione	144.487	177.367
Inserzioni e pubblicazioni	103.853	129.325
Spese per la formazione del personale	62.397	36.906
Altre prestazioni di servizi	4.344.168	3.568.053
Totale	**33.696.276**	**34.042.903**

I costi per servizi complessivamente sono diminuiti dell'1,02% (Euro -346.627) principalmente

a seguito del decremento della manutenzione dei beni devolvibili (Euro -1.185.027; -7,77%) e dei lavori in corso su ordinazione (Euro -372.376; -4,87%) compensati in parte da maggiori costi per le altre prestazioni di servizi (Euro 776.115; +21,75%) e dei servizi di gestione autostrada Euro 379.931; +14,12%).

Costi per il godimento di beni di terzi

SUDDIVISIONE DEI COSTI	SALDO 2021	SALDO 2020
Nolo autoveicoli	941.659	919.090
Altri noli e locazioni	306.924	297.351
Totale	**1.248.583**	**1.216.441**

I costi per il godimento di beni di terzi hanno subito un incremento del 2,64% (Euro 32.142) per effetto dell'aumento dei costi per il nolo di autoveicoli (Euro 22.569) e degli altri noli e locazioni (Euro 9.573).

Costi per il personale

Il costo del lavoro figura nel conto economico per Euro 54.203.731.

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

CATEGORIA	2021	2020
Dirigenti	7	7
Quadri	27	27
Impiegati:		
- a tempo indeterminato	387	400
- a tempo determinato	0	3
Impiegati esazione:		
- a tempo indeterminato	119	124
- a tempo determinato	8	2
Operai:		
- a tempo indeterminato	38	39
- a tempo determinato	0	0
Totale	**586**	**602**

Ammortamenti e svalutazioni

SUDDIVISIONE DEI COSTI	SALDO 2021	SALDO 2020
Ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	**881.320**	**956.703**
Ammortamento finanziario delle immobilizzazioni materiali gratuitamente devolvibili	62.599.000	57.181.500
Ammortamento delle altre immobilizzazioni materiali	1.028.313	1.151.519
Ammortamento delle immobilizzazioni materiali	**63.627.313**	**58.333.019**
Svalutazione dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilità liquide	**45.199**	**33.031**
Totale	**64.553.832**	**59.322.753**

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 2021	SALDO 2020
Variazione delle rimanenze di materiali di manutenzione e consumo devolvibili	-332.060	-172.678
Variazione delle rimanenze di materiali di manutenzione e consumo non devolvibili	15.817	-47.260
Totale	**-316.243**	**-219.938**

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

Accantonamenti per rischi

La voce ammonta ad Euro 3.700.400. Per i dettagli della sua composizione si rimanda a quanto riportato a commento della voce fondi per rischi ed oneri.

Altri accantonamenti

La voce ammonta ad Euro 812.817 con un decremento rispetto all'esercizio precedente di Euro 789.183 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 2021	SALDO 2020
Integrazione canone di concessione art. 19, comma 9 del D.L. 78/2009 convertito in Legge 102/2009	20.543.081	16.827.449
Canone concessionale	4.163.573	3.378.033
Canone per subconcessioni	1.477.035	2.429.636
Associazioni e convegni	242.735	247.847
Imposte e tasse	414.931	385.933
Perdite su crediti	16.017	50.740
Altri oneri di gestione	943.129	467.359
Totale	**27.800.501**	**23.786.997**

Gli oneri diversi di gestione hanno subito un incremento del 16,87% rispetto all'esercizio precedente (Euro 4.013.504) principalmente dovuto alle maggiori poste contabilizzate nelle voci integrazione canone di concessione L. 102/2009 (Euro 3.715.632; +22,08%) e nel canone concessionale (Euro 785.540; +23,25%) controbilanciate dalla diminuzione degli importi ascritti nel canone per subconcessioni (-952.601; - 39,21%).

3.4 - PROVENTI E ONERI FINANZIARI

Altri proventi finanziari

Gli altri proventi finanziari di competenza dell'esercizio 2021 sono risultati pari a Euro 18.673 di cui Euro 10.978 per interessi attivi bancari.

Oneri finanziari

Gli oneri finanziari di competenza dell'esercizio in esame sono risultati pari ad Euro 3.075.129. 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	3.075.129	3.075.129
TOTALE	**0**	**0**	**0**	**3.075.129**	**3.075.129**

Gli oneri diversi sono principalmente costituiti dalle commissioni di upfront (Euro 299.590), di impegno (Euro 2.531.250) e dalla garanzia fideiussoria (Euro 243.333) 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 227, 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 2021 non sono state registrate rivalutazioni di attività finanziarie mentre l'anno precedente erano state iscritte poste per Euro 744.987 legate alla liquidazione della società Pedemontana Veneta S.p.A..

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 9.005.356 come di seguito ripartito:

IMPOSTE SUL REDDITO	SALDO 2021	SALDO 2020
Imposte correnti:		
IRES dell'esercizio	7.348.589	1.145.428
IRAP dell'esercizio	1.264.063	306.692
Poste rettificative e/o di natura straordinaria	-107.434	-451.040
Totale imposte correnti	**8.505.218**	**1.001.080**
Imposte differite ed anticipate:		
IRES	500.138	-1.136
IRAP	0	0
Totale imposte differite e anticipate	**500.138**	**-1.136**
TOTALE IMPOSTE SUL REDDITO	**9.005.356**	**999.944**

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 dalle agevolazioni sotto forma di credito d'imposta nonché dalla differenza tra le imposte stanziate 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	31.12.2021		31.12.2020	
		ammontare delle differenze temporanee	effetto fiscale	ammontare delle differenze temporanee	effetto fiscale
Imposte differite					
- rateizzazione plusvalenze imponibili IRES	27,50%	0	0	-19.939	-5.483
- rateizzazione plusvalenze imponibili IRES	24,00%	-2.131.313	-511.515	-24.556	-5.894
Totale imposte differite		**-2.131.313**	**-511.515**	**-44.495**	**-11.377**

Si precisa che, in ottemperanza al principio generale della prudenza, tenuto conto dell'ormai avvenuta scadenza del periodo concessorio, non sono state stanziate imposte anticipate. L'importo totale del beneficio non iscritto in base alle motivazioni sopra riportate è stimabile in 46.435 migliaia di Euro ed è riconducibile alla giacenza dei fondi rischi tassati (base imponibile 146.904 Euro/000, stima imposta 40.986 Euro/000), ad ammortamenti tecnici tassati (base imponibile 872 Euro/000 stima imposta 243 Euro/000), a poste iscritte ad incremento della voce "fondo ammortamento finanziario e contributi" già assoggettati a tassazione (base imponibile 14.567 Euro/000 stima imposte 3.680 Euro/000), a svalutazioni di beni immobili non dedotte (base imponibile 5.327 Euro/000 stima imposte 1.486 Euro/000) e ad altre partite minori (base imponibile 164 Euro/000 stima imposte 39 Euro/000).

L'imponibile fiscale IRES differisce dai valori civilistici per la presenza di variazioni in diminuzione per Euro/000 9.101 principalmente imputabili alle plusvalenze generate nell'esercizio (Euro/000 2.633),all'utilizzo dei fondi rischi (Euro/000 1.120), al premio capitalizzazione ACE – Aiuto Crescita Economica (Euro/000 2.388), all'utilizzo del fondo di ripristino non dedotto negli esercizi precedenti (Euro/000 291), alla quota di 1/6 delle manutenzioni eccedenti il fondo di ripristino fiscale preesistente (Euro/000 1.943). Dette variazioni risultano parzialmente compensate da variazioni in aumento per Euro/000 5.828 principalmente imputabili all'accantonamento ai fondi rischi (Euro/000 3.753), all'indeducibilità degli autoveicoli (Euro/000 289) e dalla quota delle plusvalenze da tassare (Euro/000 547).

L'imponibile fiscale IRAP differisce dalla somma algebrica delle voci di bilancio costituenti la base imponibile principalmente per le 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/000 995) e direttamente capitalizzati (Euro/000 1.976), parzialmente compensate dalla variazione in diminuzione dovuta all'utilizzo di fondi rischi per Euro/000 1.120. 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 e imputati nel presente bilancio risultano come segue:

COMPENSI	
Consiglio di Amministrazione	213.331
Collegio Sindacale	113.270

Ai sensi del punto 16 bis dell'art. 2427 del Codice Civile, si segnala che, in base a quanto deliberato dall'Assemblea del 30.04.2021, 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

Le incertezze sul piano normativo e regolatorio che, in generale, hanno caratterizzato il comparto autostradale, i pesanti effetti sociali ed economici derivanti dalla situazione emergenziale Covid-19, i riflessi dell'eccezionale aumento dei prezzi dei materiali da costruzione e, da ultimo, anche le recenti tensioni geopolitiche internazionali in particolare nell'Europa orientale, hanno innegabilmente condizionato le tempistiche previste per lo sviluppo del progetto relativo alla realizzazione della Terza Corsia.

Tale situazione, le cui effettive ricadute economiche non sono al momento ancora stimabili e prevedibili, ha peggiorato il quadro di riferimento anche in considerazione del fatto che molte materie prime provengono proprio dalle suddette aree e che molti materiali da costruzione necessitano di energia per essere prodotti.

Al momento non è quantificabile la probabile ricaduta della situazione politica internazionale sui volumi di traffico futuri che molto probabilmente subiranno una contrazione rispetto alle aspettative.

Alla data di redazione del presente documento si resta in attesa dell'approvazione da parte dell'Ente Concedente dell'aggiornamento del Piano Economico Finanziario (PEF) Transitorio trasmesso con comunicazione di data 2 marzo 2021 citato in premessa.

5. PROPOSTA DI DESTINAZIONE DELL'UTILE DELL'ESERCIZIO

In merito alla proposta di destinazione degli utili o di copertura delle perdite prevista dal comma 22-septies dell'articolo 2427 del Codice Civile e tenuto conto che il presente bilancio d'esercizio consuntiva un utile pari ad Euro 21.020.438,83, il Consiglio di Amministrazione propone all'Assemblea dei Soci:

- di destinare alla "riserva legale" un importo di Euro 1.051.021,94;
- di destinare alla "riserva straordinaria" un importo di Euro 19.969.416,89.

Trieste, 25 marzo 2022

IL PRESIDENTE
avv. Maurizio Paniz

Nota allegata al Bilancio dell'esercizio

01 gennaio 2021 – 31 dicembre 2021

Richiesta dell'Ente Nazionale per le Strade

di data 28 marzo 1996 prot. n. 328

STATISTICHE DI TRAFFICO VEICOLI - KM PAGANTI ANNO 2021

TRAFFICO SULLA RETE ESTESA (Comprendente il traffico convenzionale)			
	Traffico leggero	Traffico pesante	Traffico complessivo
gennaio	59.017.420	53.985.671	113.003.091
febbraio	76.442.548	62.290.631	138.733.179
marzo	66.819.534	72.127.388	138.946.922
aprile	72.601.262	65.657.443	138.258.705
maggio	114.410.023	69.448.099	183.858.122
giugno	142.835.595	74.385.763	217.221.358
luglio	189.920.175	78.856.339	268.776.514
agosto	212.032.262	65.435.923	277.468.185
settembre	162.170.366	77.584.363	239.754.729
ottobre	139.040.754	72.798.574	211.839.328
novembre	109.828.650	71.031.958	180.860.608
dicembre	112.976.726	63.041.721	176.018.447
TOTALE	**1.458.095.315**	**826.643.873**	**2.284.739.188**

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 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**

STATISTICHE DI TRAFFICO VEICOLI - KM PAGANTI ANNO 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**

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 31.12.2020 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 2020, 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	**31.12.2020**	**31.12.2019**
Crediti verso soci per versamenti ancora dovuti	733.999	733.999
Immobilizzazioni	574.309.487	553.764.940
Attivo circolante	81.463.947	100.162.677
Ratei e risconti	729.142	636.101
TOTALE ATTIVO	**657.236.575**	**655.297.717**
PASSIVO	**31.12.2020**	**31.12.2019**
Capitale	362.154.886	361.134.824
Riserve	278.121.668	278.937.468
Utile (perdita) dell'esercizio	4.663.332	155.816
Patrimonio netto	644.939.883	640.228.109
Fondi	5.697.537	6.353.742
TFR	1.199.798	1.216.127
Debiti	5.399.357	7.499.739
Ratei e risconti	0	0
TOTALE PASSIVO	**657.236.575**	**655.297.717**

CONTO ECONOMICO	**31.12.2020**	**31.12.2019 6 mesi**
Valore della produzione	3.757.153	992.604
Costi della produzione	-6.963.718	-2.441.632
Differenza tra valore e costi della produzione	-3.206.565	-1.449.028
Proventi e oneri finanziari	10.796.893	2.551.449
Rettifiche di valore di attività finanziarie	-2.979.911	-1.308.619
Risultato prima delle imposte	4.610.417	-206.199
Imposte sul reddito d'esercizio	52.915	362.015
UTILE (PERDITA) D'ESERCIZIO	**4.663.332**	**155.816**

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. 00092290323

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 2021

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 2021 è stato approvato dal Consiglio di Amministrazione in data 25 marzo 2022 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 alle "*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 2021, 2022 e 2023, ha riferito, nell'incontro del 6 aprile 2022, di aver svolto durante l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2021 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 2022, riferisce che il bilancio di esercizio fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria della società al 31 dicembre 2021, 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 il 10 dicembre 2021, ha confermato l'Internal Audit alla Capogruppo Friulia S.p.A. fino al 31 dicembre 2022; l'Organismo di Vigilanza, al cui interno figura un componente del Collegio Sindacale, è stato nominato per il periodo 1° gennaio 2022 – 31 dicembre 2024 dal medesimo Consiglio di Amministrazione.

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 nel corso dell'esercizio 2021 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.. Le riunioni si sono tenute prevalentemente con modalità da remoto, applicando analogicamente l'art. 106 del D.L. n. 18/2020 nonché aderendo alle indicazioni contenute nell'art. 13 del DPCM 2 marzo 2021, giuste previsioni dell'art. 16 del D.L. n. 65/2021, nell'ambito delle misure per contrastare la diffusione del Covid-19

Il Collegio Sindacale, nominato in data 30 aprile 2021, 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 periodiche, i Sindaci hanno acquisito dal Direttore Amministrazione, Finanza e Controllo, informazioni relative al budget e al bilancio nonché le informazioni inerenti le varie direzioni dai relativi responsabili.

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. Il Collegio Sindacale non ha rilasciato pareri.

In tema di continuità aziendale, si segnala quanto riportato nella nota integrativa e nella relazione sulla gestione ovvero che, se da un lato il 31 marzo 2017 è intervenuta la scadenza naturale della Convenzione di concessione, dall'altro il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, con nota del 6 febbraio 2017, ha chiesto ad Autovie, nelle more della definizione del nuovo assetto concessorio, di proseguire nella gestione della Concessione secondo i termini e le modalità previste 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 2023.

Alla data di redazione del bilancio 2021 non è ancora intervenuta l'approvazione da parte dell'Ente Concedente dell'aggiornamento del piano economico finanziario (PEF) transitorio trasmesso con comunicazione del 2 marzo 2021.

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 2021 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 2021.

Nel merito, tenuto conto del contesto conseguente alla situazione emergenziale COVID-19, degli obiettivi e dei programmi della Società, il Collegio Sindacale concorda con la proposta fatta dagli amministratori di non procedere alla distribuzione di dividendi e destinare l'utile di esercizio di euro 21.020.438,83 a riserva legale e a riserva straordinaria.

Tutto ciò premesso, il Collegio Sindacale propone di approvare il suddetto progetto di Bilancio di esercizio 2021, così come predisposto dagli Amministratori.

Letto, approvato e sottoscritto.

Il Collegio Sindacale

Presidente	Rossana Tirone
Sindaco Effettivo	Vera Ardito
Sindaco Effettivo	Donato Liguori
Sindaco Effettivo	Paolo Marseu
Sindaco Effettivo	Davide Scaglia

Trieste, 12 aprile 2022

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 2021, 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 2021, 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.

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 2021, 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 2021 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 2021 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 2022

PricewaterhouseCoopers SpA

Maria Cristina Landro
(Revisore legale)

Delibera dell'Assemblea ordinaria

28 aprile 2022

DELIBERA DELL'ASSEMBLEA ORDINARIA DEL 28 APRILE 2022

Estratto dal verbale dell'Assemblea ordinaria degli Azionisti della Società per Azioni Autovie Venete (S.A.A.V.), con sede in Trieste, via Locchi numero 19, capitale sociale di Euro 157.965.738,58 interamente versato, iscritta al Registro delle Imprese di Trieste, numero di iscrizione e codice fiscale 00098290323, numero R.E.A. 14195, Società soggetta all'attività di direzione e coordinamento da parte di Friulia S.p.A. Finanziaria Regionale Friuli Venezia Giulia.

28 APRILE 2022

OMISSIS

- Esame del bilancio d'esercizio 1° gennaio 2021 - 31 dicembre 2021, della relazione degli Amministratori sulla gestione, della relazione del Collegio Sindacale e della relazione della Società di Revisione: determinazioni conseguenti

OMISSIS

"l'Assemblea degli azionisti della "Società per azioni Autovie Venete (S.A.A.V.)", riunitasi in seduta ordinaria di prima convocazione il giorno 28 aprile 2022,

- preso atto della Relazione del Consiglio di Amministrazione;
- preso atto dell'illustrazione dei documenti contabili;
- preso atto della Relazione del Collegio Sindacale e delle risultanze della relazione di certificazione del bilancio;

DELIBERA

1) di approvare il Bilancio di esercizio relativo al periodo 1° (primo) gennaio 2021 (duemilaventuno) - 31 (trentuno) dicembre 2021 (duemilaventuno), 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 91,26% (novantuno virgola ventisei per cento) delle azioni presenti.

OMISSIS

"l'Assemblea degli azionisti della "Società per azioni Autovie Venete (S.A.A.V.)", riunitasi in seduta ordinaria di prima convocazione il giorno 28 aprile 2022,

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

DELIBERA

di destinare l'utile dell'esercizio relativo al periodo 1° (primo) gennaio 2021 (duemilaventuno) - 31 (trentuno) dicembre 2021 (duemilaventuno), ammontante ad Euro 21.020.438,83 (ventunmilioniventimilaquattrocentotrentotto virgola ottantatre), al netto delle imposte, come segue:

- per Euro 1.051.021,94 (unmilionecinquantunmilaventuno virgola novantaquattro) alla "riserva legale";
- per Euro 2.102.042,98 (duemilionicentoduemilaquarantadue virgola novantotto) all'erogazione di un dividendo, in misura di Euro 0,00349354 (zero virgola zero zero trecentoquarantanovemilatrecentocinquantaquattro) per ciascuna azione in circolazione, da liquidarsi nei 30 (trenta) giorni successivi a quello di

maturazione del diritto al pagamento dell'indennizzo dovuto per il subentro da parte del nuovo Concessionario nella Convenzione di Concessione e comunque non oltre la data del 31 (trentuno) dicembre 2025 (duemilaventicinque);

– la differenza per Euro 17.867.373,91 (diciassettemilioniottocentosessantasettemilatrecentosettantatre virgola novantuno) da destinarsi alla "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 l'84,66% (ottantaquattro virgola sessantasei per cento) delle azioni presenti.

OMISSIS

Dati statistici

ALCUNI DATI INDICATIVI SU TRAFFICO, ASSISTENZA E SINISTROSITÀ PER L'ESERCIZIO 2021

Nel corso del 2021 sono transitati sulla rete gestita 43 milioni di veicoli, con un significativo recupero di poco più di 8 milioni rispetto al 2020, ma ancora al di sotto dei volumi osservati pre-pandemia (-4,7 milioni rispetto al 2019, pari quasi al 10%).

L'emergenza sanitaria derivante dalla diffusione del Covid-19, che ha comportato rilevanti ripercussioni sui flussi di traffico nel corso del 2020, ha seguitato a condizionarne l'andamento anche durante l'esercizio appena conclusosi. In particolare nel primo semestre i transiti sono stati ancora fortemente ridimensionati dalle misure governative adottate allo scopo di limitare gli spostamenti, mentre nel secondo semestre si sono palesati i primi segnali di ripresa con volumi più prossimi a quelli antecedenti alla pandemia.

L'anno è iniziato in forte sofferenza per un evidente rallentamento del traffico leggero che è proseguito fino all'inizio dell'estate, con un successivo rilancio che l'ha riportato fino all'autunno ai livelli precedenti alla diffusione del contagio, per poi concludere con un nuovo sensibile rallentamento nell'ultimo bimestre dell'anno, che l'ha portato a chiudere il periodo con una perdita in termini di transiti del 14% rispetto al 2019.

Il traffico pesante ha invece manifestato già nei primi mesi dell'esercizio un riallineamento ai volumi del 2019. Molto differente l'andamento delle singole componenti: le classi B e 3 in contrazione nel primo semestre e in ripresa nel secondo; la classe 4 in forte calo nel corso di tutto l'anno; la classe 5 in crescita nel corso di tutto l'anno con un incremento di oltre l'8% rispetto al 2019, a fare da traino alla componente veicolare pesante che ha così registrato un aumento del 2,7% rispetto al 2019.

In termini di veicoli-chilometro l'anno si è chiuso con un recupero del 26,8% rispetto al 2020, ma con un differenziale negativo pari al 10% rispetto al 2019; è il traffico leggero - in linea con i veicoli effettivi - ad avere registrato una ripresa più lenta ed altalenante, con una perdita del 16% rispetto al 2019, mentre il traffico pesante ha chiuso con una variazione positiva del 2% sempre grazie al traino della classe 5, che è cresciuta del 10% rispetto al 2019.

Confrontando la sinistrosità con quella osservata nel 2019 – quindi con un dato pre-pandemia per un raffronto più omogeneo rispetto a quello con l'esercizio 2020 – si osserva un calo sia in termini assoluti sia in termini di tasso (608 incidenti totali con un tasso pari a 22,6 rispetto ai 730 incidenti del 2019 con un tasso pari a 24,0). In riduzione anche il tasso degli incidenti con feriti che scende a 5 rispetto a 5,8 del 2019.

Quasi raddoppiato invece il tasso relativo agli incidenti mortali che sale da 0,43 a 0,83 a fronte di 19 incidenti mortali rispetto agli 11 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.

É il dato comparativo più stabile quando si debbano confrontare traffici di reti autostradali differenti con diversa estesa.

Giorni feriali: dal lunedì al venerdì.

Telepedaggio: metodo di pagamento del pedaggio tramite riconoscimento di un dispositivo posizionato a bordo del veicolo (telepass, SET, SIT-MP).

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.

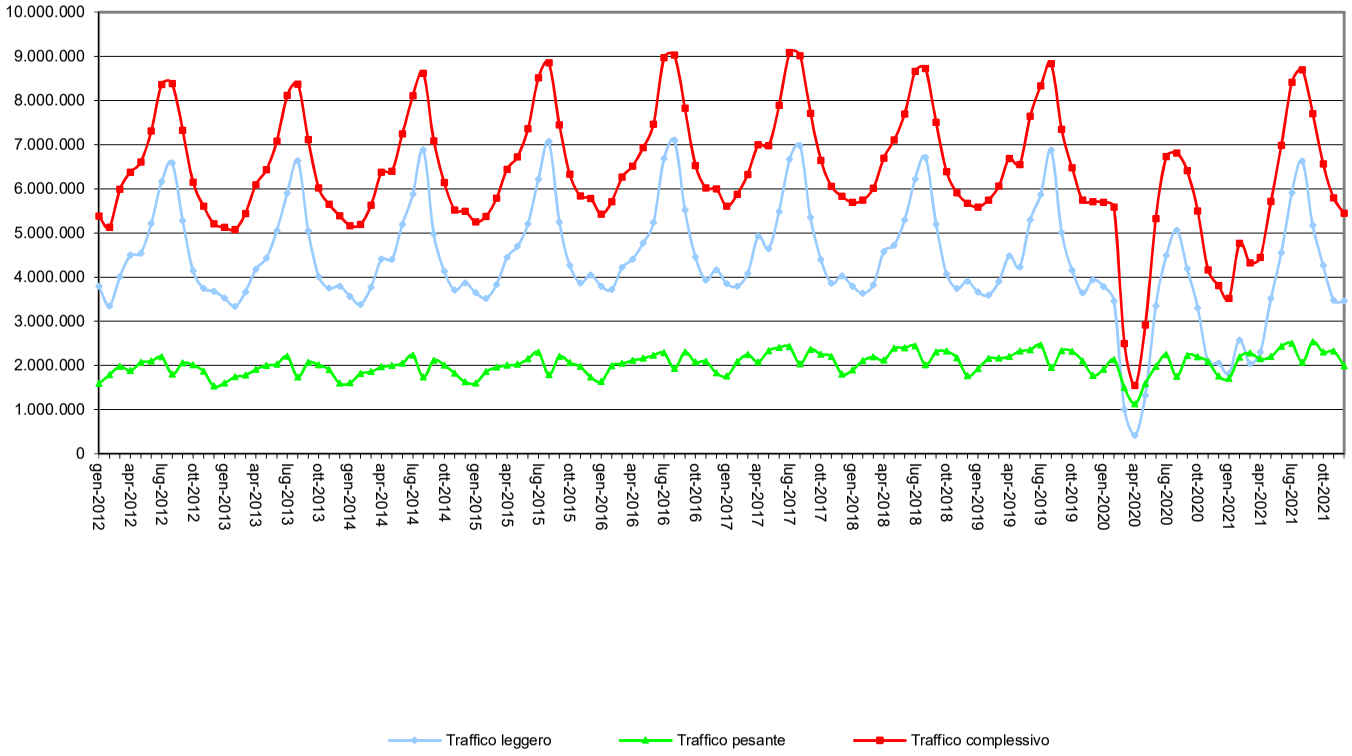
Morti: persone a cui siano derivate a seguito di incidente lesioni tali da provocarne il decesso all'atto dell'incidente o comunque entro trenta giorni.

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

Distribuzione oraria degli incidenti: la distribuzione oraria dei veicoli con origine/destinazione Passante di Mestre è stata ottenuta applicando la medesima distribuzione oraria registrata nel resto della rete nel suo complesso.

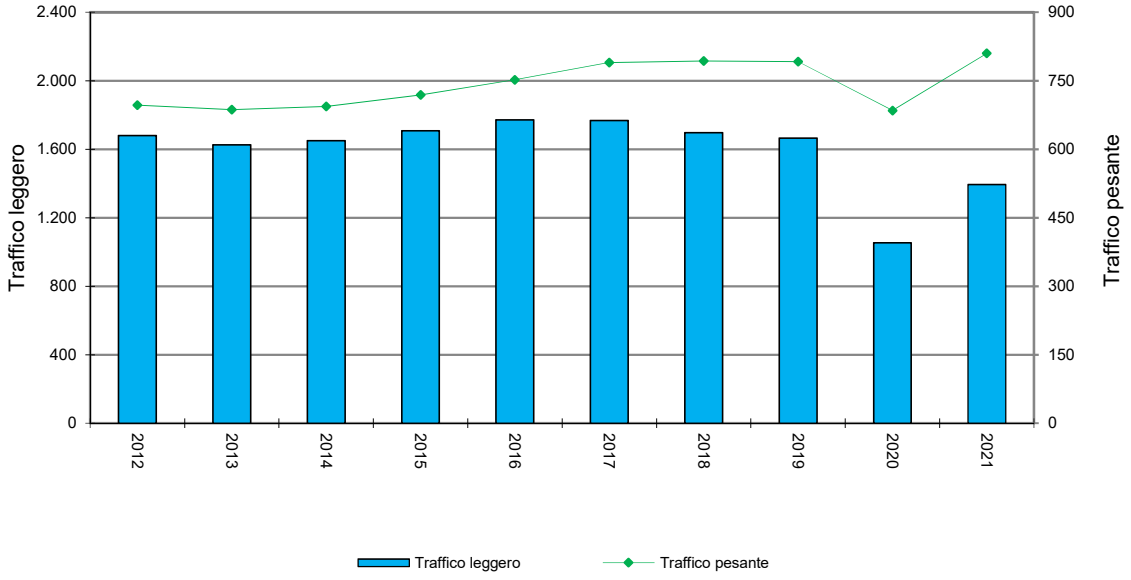
ANDAMENTO DEL TRAFFICO NEL PERIODO GENNAIO 2012 - DICEMBRE 2021

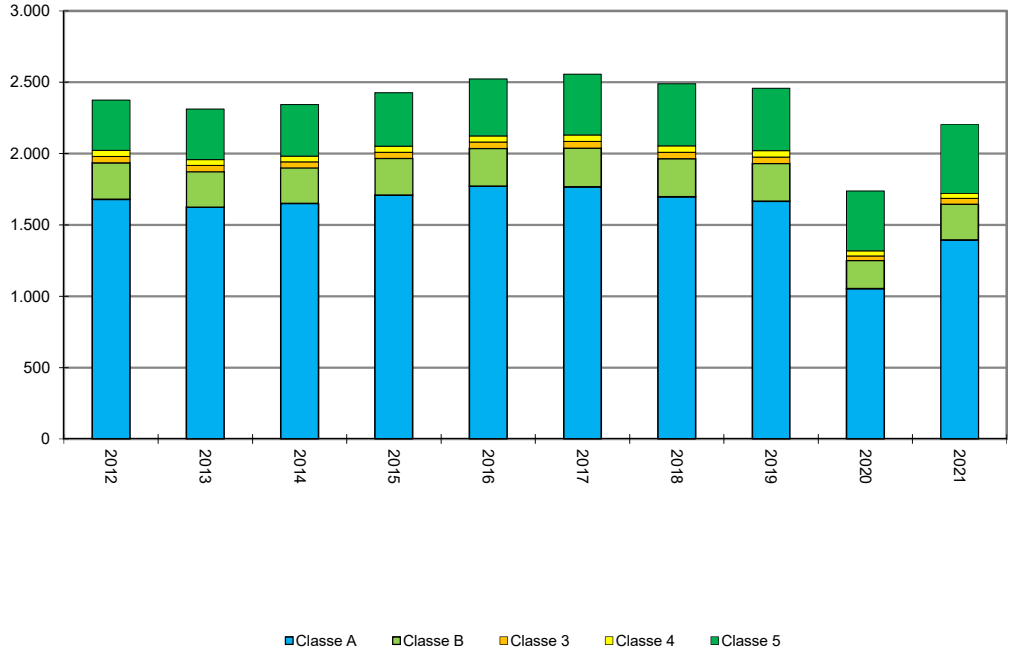
Veicoli-chilometro medi giornalieri



PERCORRENZE CHILOMETRICHE

(Valori in milioni)





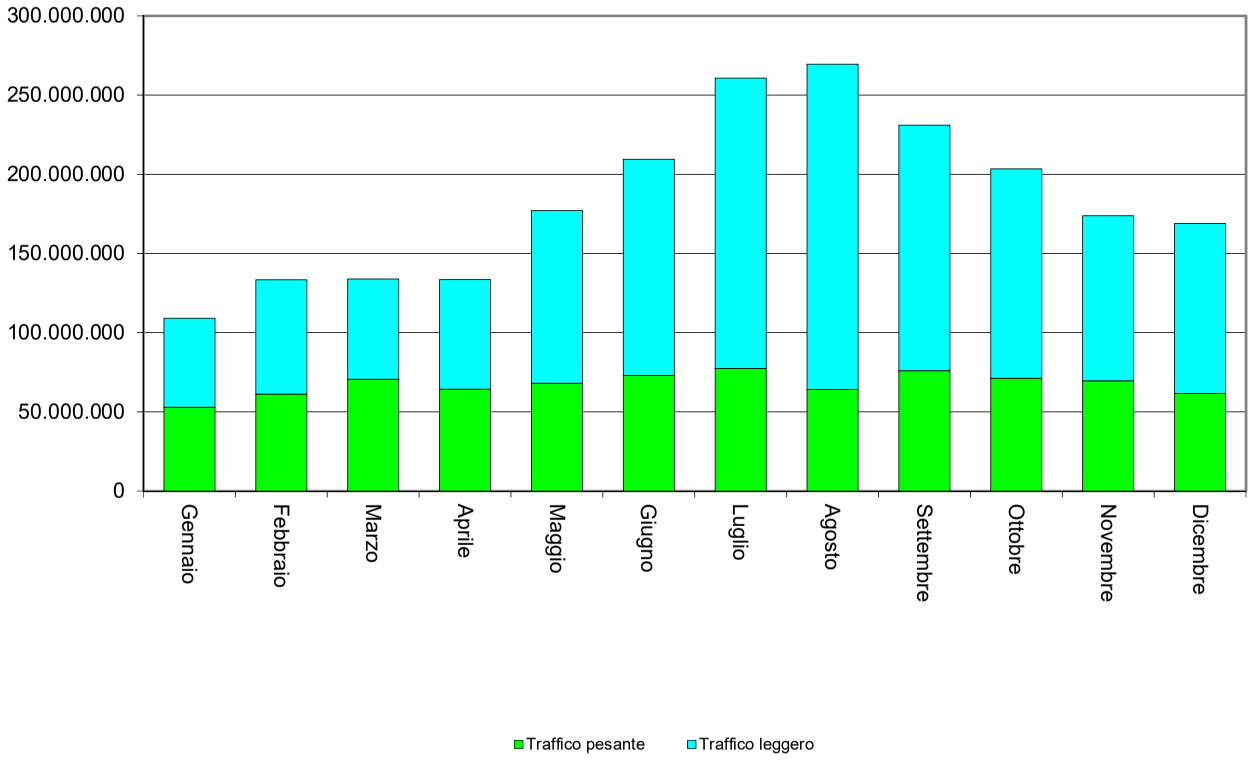
VEICOLI EFFETTIVI, VEICOLI-CHILOMETRO E VEICOLI TEORICI

2021

Traffico	Veicoli effettivi		Veicoli-chilometro		Veicoli teorici	
	Valori	Media giornaliera	Valori	Media giornaliera	Valori	Media giornaliera
Leggero	29.522.000	80.900	1.393.803.000	3.819.000	6.632.000	18.200
Pesante	13.497.000	37.000	810.052.000	2.219.000	3.854.000	10.600
Complessivo	43.019.000	117.900	2.203.855.000	6.038.000	10.486.000	28.800

VALORI MENSILI DEL TRAFFICO
(Veicoli-chilometro)

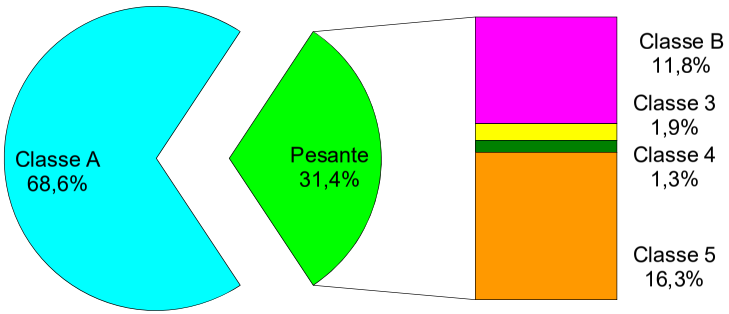
2021



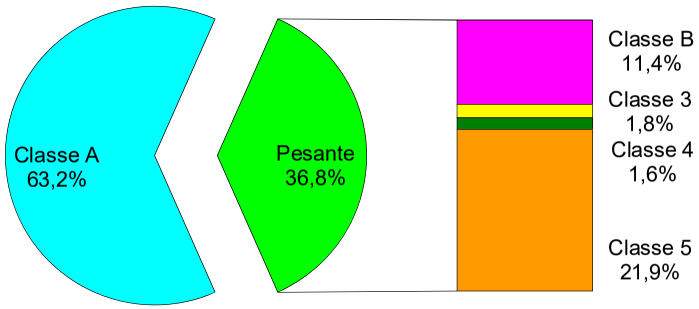
RIPARTIZIONE DEL TRAFFICO PER CLASSI TARIFFARIE

2021

Veicoli effettivi

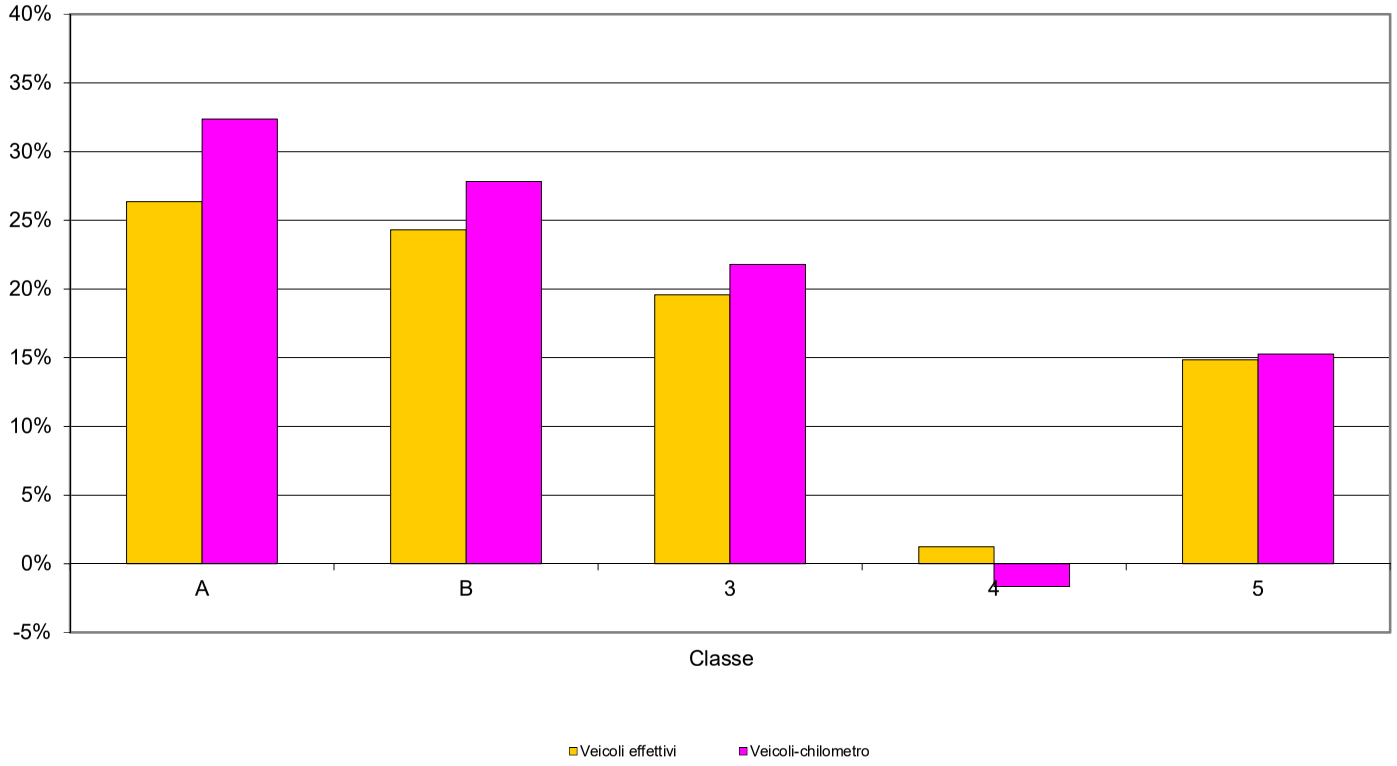


Veicoli-chilometro

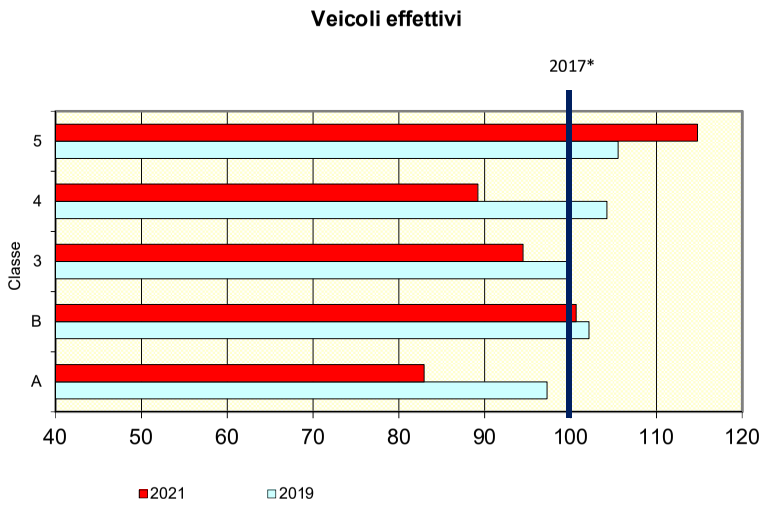


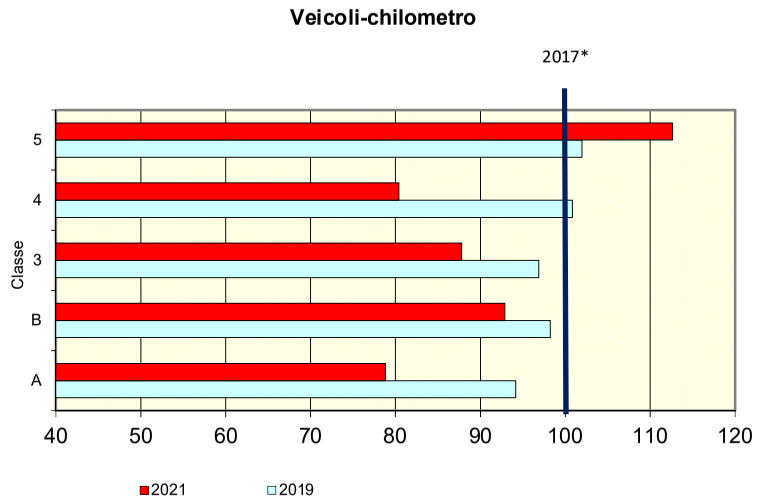
VARIAZIONE PERCENTUALE DEL TRAFFICO FRA L'ANNO 2020 E L'ANNO 2021

(per classe tariffaria)



VARIAZIONE DEL TRAFFICO PER CLASSE TARIFFARIA





* Il periodo base 2017 è posto pari a 100

PERCORRENZA CHILOMETRICA MEDIA

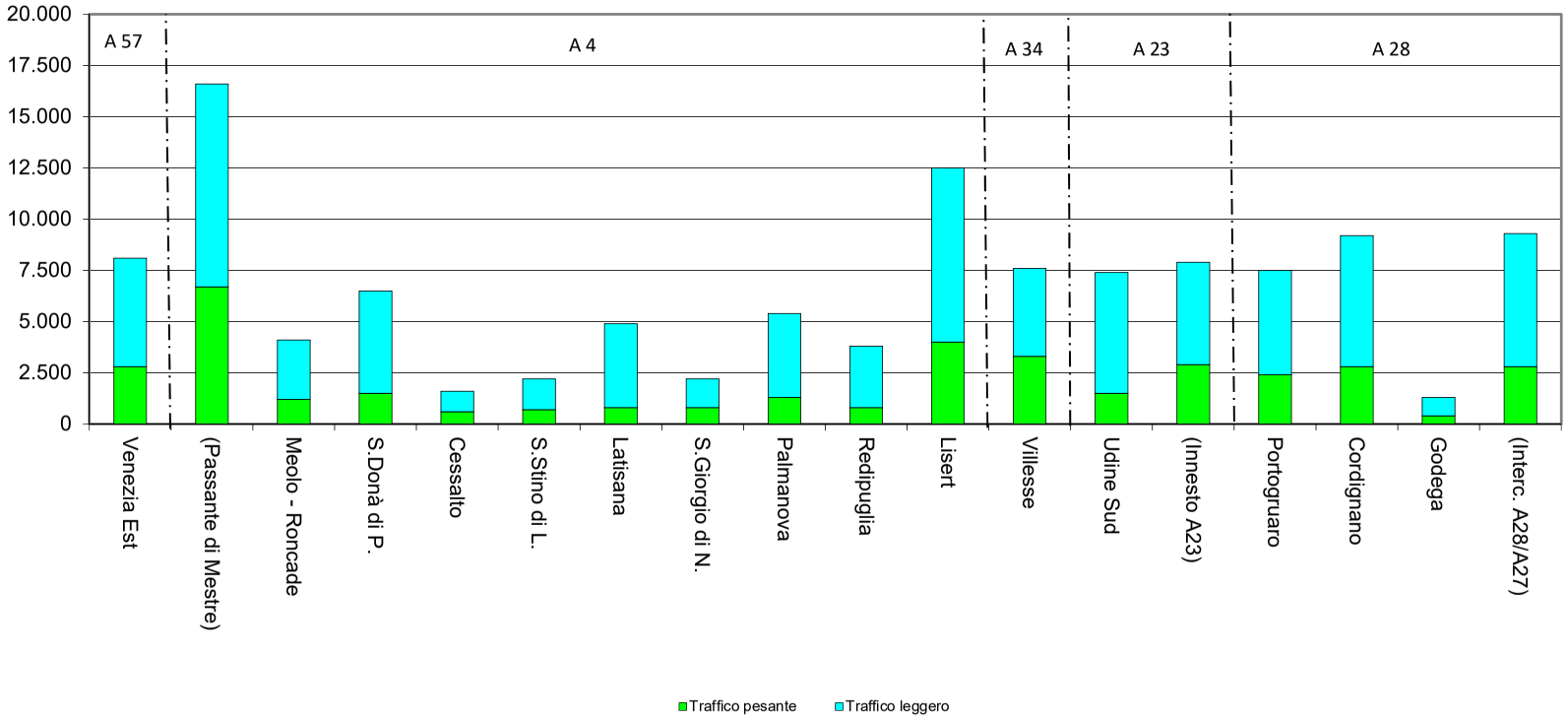
2021

	Percorrenza chilometrica media (Km)						
	Classe A	**Classe B**	**Classe 3**	**Classe 4**	**Classe 5**	**Traffico pesante**	**Traffico complessivo**
Feriale	45,9	47,7	47,6	60,9	67,5	59,0	50,8
Festivo	50,2	58,4	65,7	76,5	83,4	67,9	52,7
2021	47,2	49,5	50,2	62,4	68,6	60,0	51,2
Δ 2021 vs 2020	4,8%	2,8%	1,8%	-2,9%	0,4%	0,4%	2,7%
Δ 2021 vs 2017	-5,0%	-7,7%	-7,1%	-9,9%	-1,9%	-3,6%	-3,3%

VOLUMI DEL TRAFFICO IN ENTRATA

(Veicoli effettivi medi giornalieri)

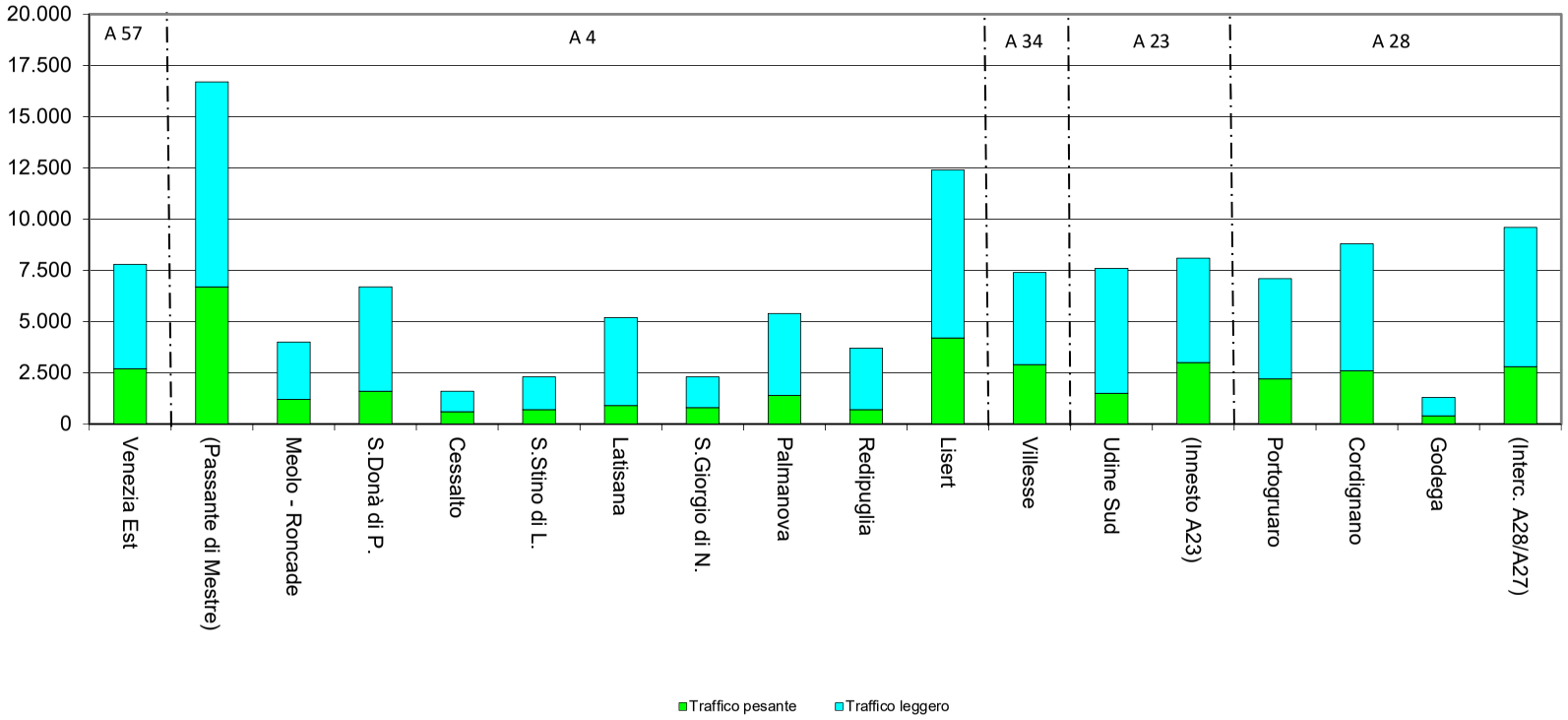
2021



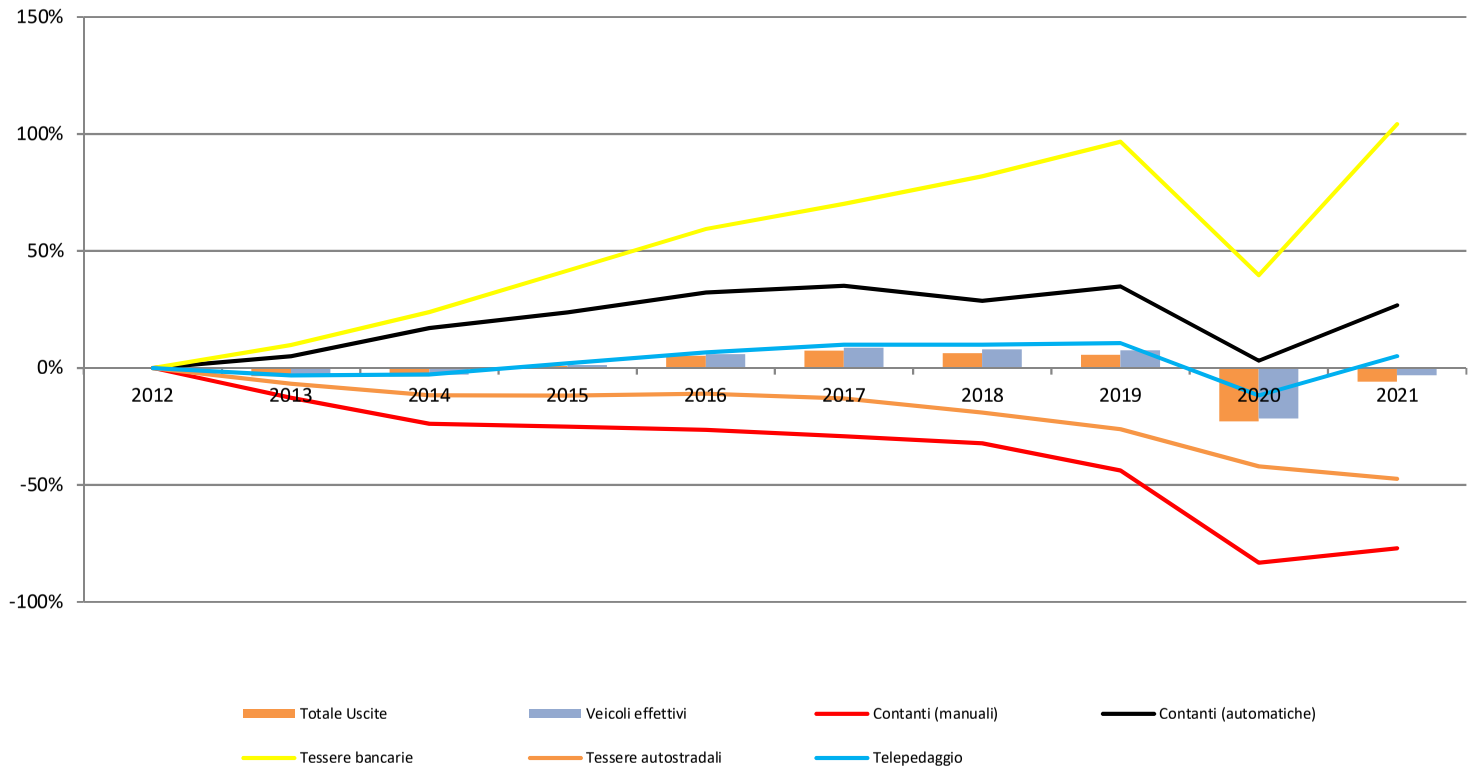
VOLUMI DEL TRAFFICO IN USCITA

(Veicoli effettivi medi giornalieri)

2021



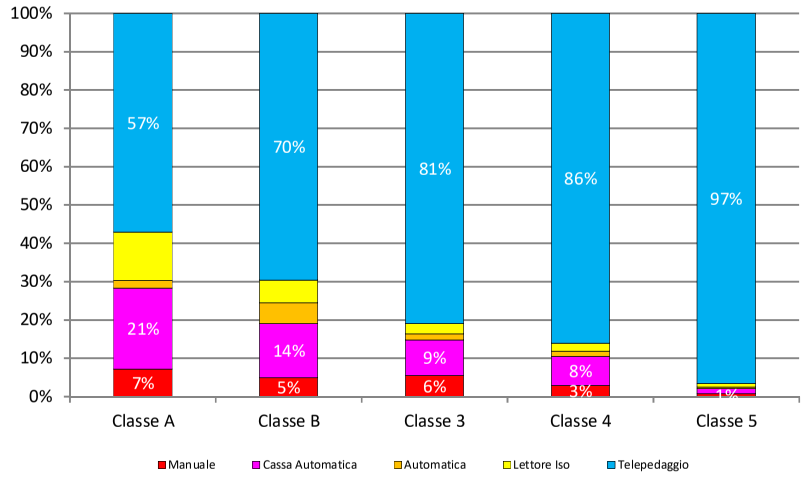
VARIAZIONE PERCENTUALE DEI TRANSITI IN USCITA PER TIPOLOGIA DI PAGAMENTO RISPETTO AL PERIODO BASE 2012



TRANSITI IN USCITA PER FUNZIONALITÀ DI PISTA
Distribuzione percentuale
2021

caselli ad alta automazione

STAZIONE	MANUALE	CASSA AUTOMATICA	AUTOMATICA	LETTORE ISO	TELEPEDAGGIO
Trieste - Lisert	25,6%	6,6%	1,4%	8,4%	58,1%
Redipuglia	2,6%	20,6%	2,5%	10,6%	63,8%
Villesse	4,2%	20,9%	1,5%	10,7%	62,6%
Palmanova	1,1%	24,6%	2,4%	10,6%	61,3%
Udine Sud	0,2%	19,5%	2,7%	11,8%	65,9%
S. Giorgio di N.	0,9%	15,6%	2,9%	8,2%	72,3%
Latisana	12,8%	23,1%	1,7%	9,1%	53,2%
Portogruaro	0,5%	17,3%	2,5%	10,4%	69,4%
S. Stino di L.	4,4%	19,6%	2,4%	8,9%	64,6%
Cessalto	1,3%	18,8%	2,7%	8,6%	68,6%
S. Donà di P.	6,0%	16,2%	2,2%	9,4%	66,3%
Meolo	0,3%	18,4%	2,4%	9,7%	69,2%
Venezia Est	0,7%	18,0%	2,0%	10,7%	68,6%
Cordignano	0,1%	15,5%	2,6%	9,6%	72,2%
Godega	0,0%	14,9%	2,4%	7,0%	75,6%
Rete intera	5,9%	17,0%	2,2%	9,8%	65,0%



CLASSE	MANUALE	CASSA AUTOMATICA	AUTOMATICA	LETTORE ISO	TELEPEDAGGIO
Classe A	86,0%	87,5%	65,4%	90,8%	62,1%
Classe B	9,8%	9,8%	29,6%	7,1%	12,6%
Classe 3	1,6%	1,0%	1,3%	0,5%	2,2%
Classe 4	0,7%	0,6%	0,8%	0,3%	1,8%
Classe 5	1,9%	1,1%	2,8%	1,3%	21,3%
Totale	100%	100%	100%	100%	100%

INTERVENTI DEL SERVIZIO ASSISTENZA STRADALE

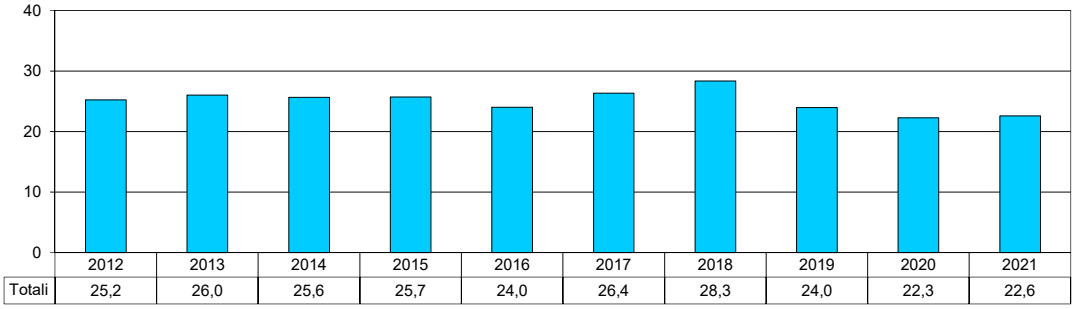
2021

CAUSE	INTERVENTI ESEGUITI		
	Valore assoluto	Percentuale sul totale	Tasso per milione di veicoli-km
Motore	3.302	48,0%	1,44
Raffredamento	94	1,4%	0,04
Lubrificante	1	0,0%	0,00
Accensione	19	0,3%	0,01
Alimentazione	97	1,4%	0,04
Carburante	329	4,8%	0,14
Impianto elettrico	301	4,4%	0,13
Trasmissione	257	3,7%	0,11
Organi di guida	19	0,3%	0,01
Sospensioni	9	0,1%	0,00
Freni	98	1,4%	0,04
Ruote	1.674	24,3%	0,73
Incidenti	579	8,4%	0,25
Varie-Non definite	107	1,6%	0,05
Valori complessivi	6.886	100%	2,99

ANDAMENTO DELLA SINISTROSITÀ

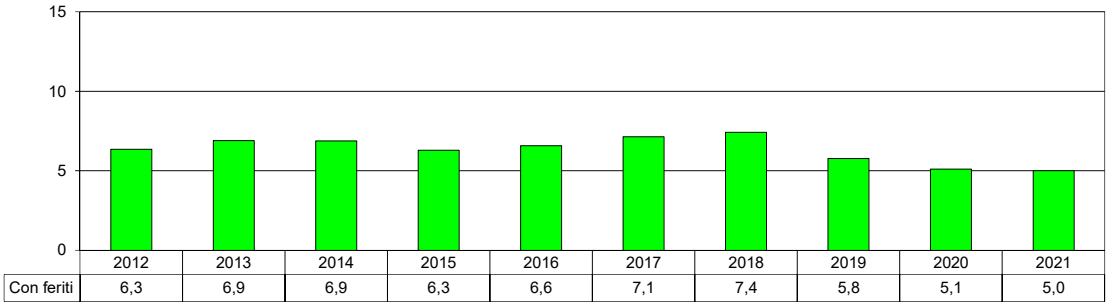
(Tasso per 100 mln di veicoli-chilometro)

Incidenti totali



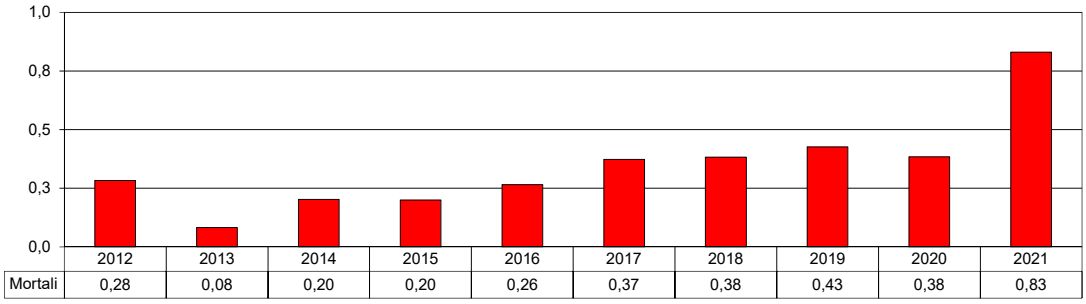
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Totali	25,2	26,0	25,6	25,7	24,0	26,4	28,3	24,0	22,3	22,6

Incidenti con feriti



	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Con feriti	6,3	6,9	6,9	6,3	6,6	7,1	7,4	5,8	5,1	5,0

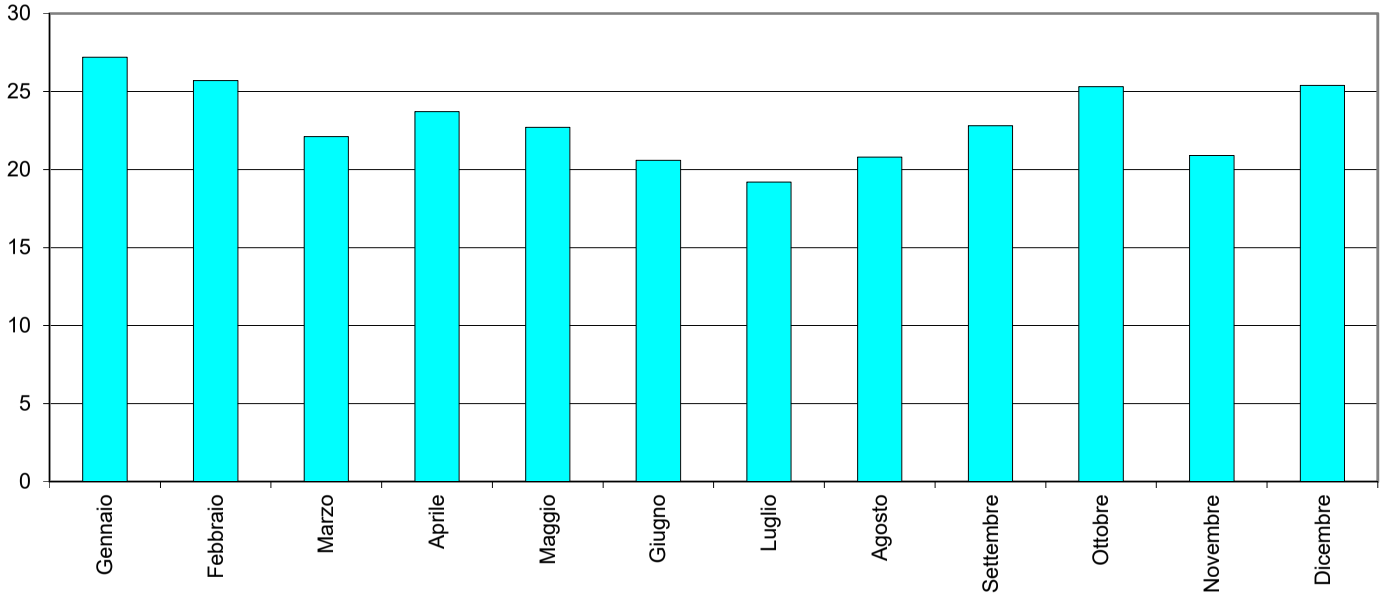
Incidenti mortali



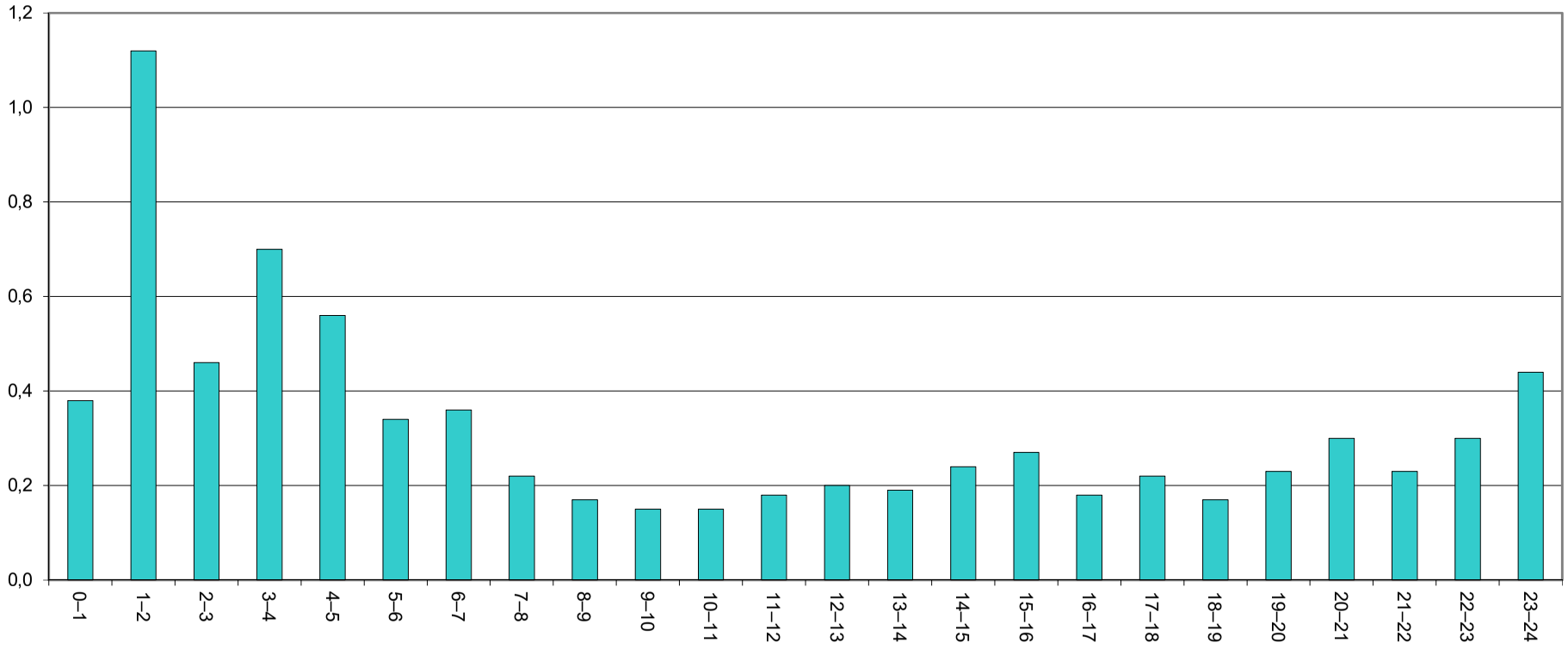
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Mortali	0,28	0,08	0,20	0,20	0,26	0,37	0,38	0,43	0,38	0,83

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)

2021