Il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili

AUTOVIE VENETE

TERZO ATTO AGGIUNTIVO

ALLA CONVENZIONE UNICA SOTTOSCRITTA IL 07 NOVEMBRE 2007

Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili – Direzione Generale per le strade e le autostrade, l'alta sorveglianza sulle infrastrutture stradali e la vigilanza sui contratti concessori autostradali

S.p.A. Autovie Venete

Terzo Atto Aggiuntivo

alla Convenzione unica sottoscritta il 7 novembre 2007

TRA

Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili – Direzione Generale per le strade e le autostrade, l'alta sorveglianza sulle infrastrutture stradali e la vigilanza sui contratti concessori autostradali, in seguito denominata per brevità "Concedente", con sede legale in Roma, Via Nomentana, 2, in persona del dott. MORISCO Felice, nato a Napoli il 06 dicembre 1966, nella sua qualità di Direttore della Direzione Generale per le strade e le autostrade, l'alta sorveglianza sulle infrastrutture stradali e la vigilanza sui contratti concessori autostradali, in virtù dei poteri conferitigli con DPCM del 12 agosto 2021, registrato alla Corte dei Conti al n. 2816 in data 26 settembre 2021

E

S.p.A. Autovie Venete, in seguito denominata per brevità anche "Concessionario" con sede legale in Trieste, via V. Locchi, 19 (Codice fiscale e P.I. n. 00098290323), capitale sociale di Euro 157.965.738,58, interamente sottoscritto alla data odierna, iscritta al Registro delle Imprese di Trieste, R.E.A. 14195, Codice Fiscale e P.I. 0098290323 rappresentata nel presente Atto dall'avv. PANIZ Maurizio, nato a Belluno (BL) il 09/05/1948 e domiciliato per la carica in Trieste via V. Locchi, 19, nella sua qualità di Presidente del Consiglio di Amministrazione della Società in virtù dei poteri conferitigli e giusta autorizzazione dell'Assemblea dei Soci di data 27 giugno 2022, sentiti anche i soggetti finanziatori della Società (Banca Europea degli Investimenti e Cassa Depositi e Prestiti S.p.A.).

***

REPUBBLICA ITALIANA

Documento firmato digitalmente ai sensi dell'art. 24 del D.Lgs. n. 82/2005 e ss.mm.ii.

L'anno duemilaventidue, addì 14 del mese di luglio

Le Parti, come sopra costituite, convegno e stipulano quanto segue.

PREMESSO CHE

- in data 7 novembre 2007, ANAS S.p.A. e il Concessionario hanno sottoscritto lo Schema di Convenzione Unica - ai sensi dell'art. 2, commi 82 e seguenti del decreto-legge 3 ottobre 2006 n. 262, convertito dalla legge 24.11.2006, n. 286 e s.m.i. che disciplina il rapporto di concessione per la costruzione e la gestione delle autostrade assentite;

- con il citato Schema di Convenzione Unica, il Concessionario ha richiesto ad ANAS S.p.A. il riequilibrio delle condizioni della concessione ai sensi della Delibera CIPE n. 39 del 15 giugno 2007;

- la Convenzione Unica è divenuta efficace ai sensi dell'art. 8 duodecies del decreto-legge 8 aprile 2008, n. 59, convertito con modificazioni dalla legge 6 giugno 2008 n. 101;

- in data 18 novembre 2009 è stato sottoscritto tra ANAS S.p.A. e il Concessionario un Atto Aggiuntivo alla Convenzione Unica del 2007 volta a recepire gli effetti derivanti dall'Ordinanza n. 3702, emanata dal Presidente del Consiglio in data 5 settembre 2008, con la quale è stato nominato il Commissario Delegato per l'emergenza del traffico e della mobilità determinatasi sull'A4 nella tratta Quarto d'Altino-Trieste e sul raccordo autostradale Villesse-Gorizia;

- il CIPE, con delibera n. 63 del 22 luglio 2010, ha formulato le proprie prescrizioni all'Atto Aggiuntivo allo Schema di Convenzione Unica tra ANAS S.p.A. e Società Autovie Venete p. A., sottoscritto in data 18 novembre 2009;

- ANAS S.p.A. ed il Concessionario, in attuazione della legge 191/2009, hanno adeguato con Atto di recepimento l'Atto Aggiuntivo sottoscritto in data 18 novembre

Documento firmato digitalmente ai sensi dell'art. 24 del D.Lgs. n. 82/2005 e ss.mm.ii.

2009, per recepire le prescrizioni di cui alla citata delibera CIPE n. 63 del 22 luglio 2010;

- a seguito della sottoscrizione del citato Atto di recepimento, avvenuta in data 22 dicembre 2010 è divenuto efficace il suddetto Atto Aggiuntivo;

- in data 4 novembre 2011 è stato sottoscritto tra ANAS S.p.A. e il Concessionario un Atto Integrativo alla Convenzione del 2007, volto a *"favorire il positivo concretizzarsi delle azioni derivanti dall'applicazione dell'Ordinanza"* n. 3702 del 05.09.2008 sopra menzionata, la cui efficacia temporale non è correlata alla durata dello stato di emergenza di cui all'Ordinanza stessa. Tale Atto Integrativo è divenuto efficace a seguito della registrazione alla Corte dei Conti in data 23.02.2012 (reg. n. 1, foglio n. 400) del Decreto Interministeriale n. 418 del 07.12.2011;

- in attuazione dell'art. 36, comma 3, del decreto-legge n. 98/2011, con D.M. del 01 ottobre 2012 n. 341, è stata istituita la Struttura di Vigilanza sulle Concessionarie Autostradali, oggi Direzione Generale per le strade e le autostrade, l'alta sorveglianza sulle infrastrutture stradali e la vigilanza sui contratti concessori autostradali ai sensi del DPCM n. 190 del 23.12.2020 che assolve alle funzioni di soggetto Concedente;

- il CIPE, con delibera n. 27 del 21 marzo 2013, "Criteri per l'aggiornamento del piano economico-finanziario di cui alla Delibera 15 giugno 2007, n. 39", ha approvato il documento tecnico "Modalità e criteri per gli aggiornamenti quinquennali dei piani economico finanziari";

- in data 14 gennaio 2016 è stato sottoscritto un Protocollo d'Intesa tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e le Regioni Friuli-Venezia-Giulia e Veneto, nel quale si concordava sulla rilevanza strategica delle opere gestite da Autovie e sull'esigenza di affidare le tratte autostradali in questione ad una società interamente partecipata da soggetti pubblici secondo uno schema analogo all'istituto dell'in-house

Documento firmato digitalmente ai sensi dell'art. 24 del D.Lgs. n. 82/2005 e ss.mm.ii.

providing;

- l'applicazione di un modello di gestione delle infrastrutture attraverso un soggetto pubblico, regolato attraverso un Accordo di Cooperazione è stato definitivamente convalidato e disciplinato dall'art. 13 bis del decreto-legge 16 ottobre 2017 n. 148 e s.m.i.;

- nelle more del subentro nella gestione delle autostrade da parte del soggetto pubblico, individuato, nella società Alto Adriatico S.p.A., il Concessionario - in attuazione dell'art. 3 dell'Atto Integrativo alla Convenzione del 2007 sottoscritto il 04 novembre 2011 - ha proseguito, anche dopo la scadenza della concessione del 31 marzo 2017, nella gestione della concessione e nella realizzazione degli interventi assentiti in concessione alle medesime condizioni previste nella Convenzione vigente;

- il CIPE, con delibera n. 16 del 03 marzo 2017, ha formulato parere favorevole in ordine allo schema di Secondo Atto Aggiuntivo alla Convenzione vigente;

- il CIPE, con delibera n. 68 del 07 agosto 2017, ha approvato, previo parere del NARS, una revisione dei criteri per la regolazione economica degli aggiornamenti dei Piani economico finanziari delle società concessionarie autostradali;

- pertanto, le Parti hanno proceduto, in data 19 luglio 2018, sulla base della citata delibera CIPE n. 68/2017, alla sottoscrizione del Secondo Atto Aggiuntivo alla Convenzione Unica disciplinante l'aggiornamento quinquennale, in conformità a quanto stabilito dalla citata normativa, nonché dall'art. 11 della Convenzione stipulata in data 7 novembre 2007 e s.m.i., del piano finanziario allegato alla Convenzione stessa, ai fini dell'adeguamento dei valori previsionali presenti nel piano stesso, nonché di una rimodulazione economica e temporale del piano degli investimenti, ferme restando tutte le pattuizioni della Convenzione medesima;

- tale Atto Aggiuntivo sottoscritto il 19 luglio 2018 è divenuto efficace a seguito della

Documento firmato digitalmente ai sensi dell'art. 24 del D.Lgs. n. 82/2005 e ss.mm.ii.

registrazione alla Corte dei Conti in data 16.05.2020 (reg. n. 1, foglio n. 2364) del Decreto Interministeriale n. 100 del 09.03.2020;

- il precitato Atto definisce i rapporti economici sino alla data di scadenza della concessione intervenuta il 31 marzo 2017 e rappresenta il presupposto per la disciplina del periodo successivo, in considerazione della continuità esistente tra ciascun Piano finanziario e quello conseguente;

- il CIPE, con Delibera n. 38 del 24 luglio 2019, ha fissato il criterio generale per l'accertamento e definizione dei rapporti economici riferibili alle società concessionarie autostradali nel periodo intercorrente tra la data di scadenza della concessione e la data di effettivo subentro del nuovo concessionario;

- il CIPE, con Delibera n. 39 del 24 luglio 2019, ha approvato con prescrizioni lo schema di Accordo di Cooperazione tra il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e il Concessionario subentrante Società Autostrade Alto Adriatico S.p.A. come regolato dall'articolo 13 bis, del decreto-legge 16 ottobre 2017, n. 148 e s.m.i., per l'affidamento in concessione delle tratte autostradali A4 Venezia- Trieste, A23 Palmanova-Udine, A28 Portogruaro - Conegliano, A57 Tangenziale di Mestre per la quota parte e A34 Raccordo Villesse-Gorizia;

- in osservanza alla delibera CIPE n. 38/2019 il Concessionario con nota prot. 49296 del 29 novembre 2019 ha trasmesso la proposta di Piano economico finanziario transitorio;

- per poter assicurare la regolazione dei rapporti sino all'attuazione dell'Accordo di Cooperazione previsto all'art. 13-bis del decreto-legge 16 ottobre 2017 n.148 e s.m.i., la Direzione Generale Vigilanza Concessioni Autostradali con nota n. 3423 del 5 febbraio 2020, ha altresì richiesto la quantificazione del valore netto dei cespiti devolvibili ai fini della determinazione dell'indennizzo da subentro, asseverato da

Documento firmato digitalmente ai sensi dell'art. 24 del D.Lgs. n. 82/2005 e ss.mm.ii.

società di revisione e dal rappresentante della società. Per escludere eventuali elementi di indeterminatezza nella quantificazione delle voci patrimoniali la suddetta Direzione Generale ha anche inoltrato apposite *Linee guida* illustrate anche negli incontri tecnici intervenuti;

- le predette *linee guida*, peraltro oggetto di impugnazione da parte del Concessionario innanzi al TAR Lazio sub R.G. 2171/2020, sono ritenute dal Concedente un riferimento, unitamente alle pattuizioni convenzionali e alle norme di settore, per la quantificazione dei valori riconoscibili ai fini regolatori;

- l'intervenuta efficacia del Secondo Atto Aggiuntivo alla Convenzione di Concessione consente di procedere alla regolazione del periodo transitorio decorrente dal 31 marzo 2017 mediante il *Piano economico finanziario transitorio*;

- con note prot. U 0031874 e prot. U 0031953 del 18 settembre 2020 il Concessionario ha trasmesso il calcolo del valore dei cespiti devolvibili ai fini della quantificazione dell'indennizzo da subentro riferito alla data del 31 dicembre 2019;

- con nota prot. U 0025040 del 9 ottobre 2020 il Concedente ha chiesto "di confermare l'attualità" della proposta di piano economico finanziario trasmesso in data 29 novembre 2019, al fine del prosieguo dell'iter approvativo;

- con nota prot. U 0036607 del 23 ottobre 2020 il Concessionario ha confermato l'attualità del Piano economico finanziario transitorio trasmesso il 29 novembre 2019, al fine della presentazione dello stesso al CIPESS per la relativa approvazione ed ha inoltrato una quantificazione del valore dei cespiti devolvibili aggiornata al 30 giugno 2020;

- con nota prot. n. 1941 del 26 gennaio 2021 il Concedente ha comunicato l'esito delle verifiche condotte sulla documentazione afferente la quantificazione dei cespiti devolvibili riferita alla data del 30 giugno 2020 ed ha invitato il Concessionario a porre

Documento firmato digitalmente ai sensi dell'art. 24 del D.Lgs. n. 82/2005 e ss.mm.ii.

in essere le attività finalizzate al trasferimento dell'infrastruttura gestita secondo il modello operativo stabilito dall'art. 13-bis del decreto-legge 16 ottobre 2017 n.148/2017 e s.m.i.;

- con la precitata nota del 26 gennaio 2021 il Concedente ha altresì richiesto al Concessionario l'inoltro dell'aggiornamento del Piano economico finanziario transitorio che recepisca il Capitale Investito Netto (CIN) così come riconosciuto dal Concedente stesso ai fini regolatori riconciliato con i dati di bilancio al 31 dicembre 2019 e i dati preconsuntivi al 31 dicembre 2020;

- con nota prot. U 8351 del 02 marzo 2021 il Concessionario ha trasmesso la documentazione aggiornata al 31 dicembre 2020 afferente al Piano economico finanziario transitorio ed alla quantificazione del valore dei cespiti devolvibili ammissibili ai fini regolatori, fornendo altresì la stima del valore di subentro a tutto il 2021;

- il CIPESS, con la Delibera n. 76 del 22 dicembre 2021 pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale n. 78 del 02 aprile 2022, ha approvato l'aggiornamento dell'Accordo di Cooperazione tra il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e il Concessionario subentrante Società Autostrade Alto Adriatico S.p.A. come regolato dall'articolo 13-bis del decreto legge 16 ottobre 2017, n. 148 e s.m.i., per l'affidamento in concessione delle tratte autostradali A4 Venezia-Trieste, A23 Palmanova-Udine, A28 Portogruaro-Conegliano, A57 Tangenziale di Mestre per la quota parte e A34 Raccordo Villesse-Gorizia, con le raccomandazioni di cui al parere NARS n. 2 del 22 dicembre 2021;

- il CIPESS, con la medesima Delibera n. 76 del 22 dicembre 2021, ha rimesso al Ministero delle infrastrutture e della mobilità di verificare la quantificazione del valore di subentro, a carico del Concessionario subentrante, presente nell'Accordo di

Documento firmato digitalmente ai sensi dell'art. 24 del D.Lgs. n. 82/2005 e ss.mm.ii.

cooperazione, per il concerto con il Ministero dell'Economia e delle finanze, tenendo opportunamente conto della delibera CIPE n. 38/2019 e della disciplina convenzionale applicabile al caso di specie;

- le modalità ed i parametri di calcolo del valore di subentro adottate nel Piano economico finanziario annesso al presente Terzo Atto Aggiuntivo costituiscono la base per la definizione dei rapporti economici ai fini convenzionali e verranno utilizzate anche per l'aggiornamento del valore di subentro alla data di effettivo subentro del Concessionario subentrante Società Autostrade Alto Adriatico S.p.A.;

- in data odierna è stato sottoscritto tra il Concedente ed il Concessionario subentrante Società Autostrade Alto Adriatico S.p.A. l'Accordo di Cooperazione, ai sensi dell'articolo 13-bis del decreto-legge 16 ottobre 2017, n. 148 e s.m.i., per l'affidamento in concessione delle tratte autostradali A4 Venezia-Trieste, A23 Palmanova-Udine, A28 Portogruaro-Conegliano, A57 Tangenziale di Mestre per la quota parte e A34 Raccordo Villesse-Gorizia;

TUTTO CIÒ PREMESSO

tra Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili – Direzione Generale per le strade e le autostrade, l'alta sorveglianza sulle infrastrutture stradali e la vigilanza sui contratti concessori autostradali, rappresentata nel presente Atto dal Direttore dott. Felice Morisco, e la Società S.p.A. Autovie Venete rappresentata nel presente Atto dal Presidente e legale rappresentante pro tempore avv. Maurizio Paniz, si conviene e si stipula quanto segue.

Art. 1

Premesse

Le premesse e gli allegati costituiscono parte integrante e sostanziale del presente Terzo Atto Aggiuntivo.

Documento firmato digitalmente ai sensi dell'art. 24 del D.Lgs. n. 82/2005 e ss.mm.ii.

Art. 2

Allegati

2.1 Fanno parte del presente Terzo Atto Aggiuntivo i seguenti allegati:

A. Piano Finanziario Transitorio;

B. Quantificazione del Capitale Investito Netto Regolatorio dei cespiti devolvibili con relativa asseverazione della società di revisione;

C. Attestazione del legale rappresentante del Concessionario sul valore del Capitale Investito Netto Regolatorio;

D. Elenco contenziosi oggetto di rinuncia da parte del Concessionario;

E. Accordo di Cooperazione, sottoscritto in data odierna tra il Concedente ed il Concessionario subentrante Società Autostrade Alto Adriatico S.p.A., ai sensi dell'articolo 13-bis del decreto-legge 16 ottobre 2017, n. 148 e s.m.i., per l'affidamento in concessione delle tratte autostradali A4 Venezia-Trieste, A23 Palmanova-Udine, A28 Portogruaro-Conegliano, A57 Tangenziale di Mestre per la quota parte e A34 Raccordo Villesse-Gorizia.

2.2 Il valore dell'indennizzo da subentro riportato nel Piano Finanziario Transitorio è soggetto ad aggiornamento, con le medesime modalità e parametri previsti nel medesimo Piano Finanziario Transitorio alla data di effettivo subentro, ed è regolato secondo quanto previsto all'art. 16.7 dell'Accordo di Cooperazione sottoscritto in data odierna dal Concedente con il Concessionario subentrante Società Autostrade Alto Adriatico S.p.A., ai sensi dell'art. 13-bis del decreto-legge 16 ottobre 2017, n. 148 e s.m.i..

Art. 3

Condizione sospensiva

L'efficacia del presente Terzo Atto Aggiuntivo è subordinata:

Documento firmato digitalmente ai sensi dell'art. 24 del D.Lgs. n. 82/2005 e ss.mm.ii.

a) alla registrazione del decreto interministeriale di approvazione ai sensi di legge del presente Terzo Atto Aggiuntivo;

b) alla registrazione del decreto interministeriale di approvazione ai sensi di legge dell'Accordo di Cooperazione sottoscritto in data odierna dal Concedente con il Concessionario subentrante Società Alto Adriatico S.p.A. e la Regione Friuli Venezia Giulia e la Regione Veneto, ai sensi dell'art. 13-bis del decreto-legge 16 ottobre 2017, n. 148 e s.m.i..

Art. 4

Rinuncia al contenzioso

4.1. Le Parti, con la sottoscrizione del presente Terzo Atto Aggiuntivo a decorrere dalla data di efficacia dello stesso, rinunciano a tutti i giudizi tra loro pendenti indicati nell'allegato D) al presente Atto, ad eccezione del contenzioso riportato nelle premesse (TAR Lazio - R.G. 2171/2020), rinunciando, altresì, ad ogni eventuale altro diritto o pretesa ad essi connessi.

4.2. In relazione ai contenziosi di cui all'allegato D) del presente Atto, le Parti rinunciano, altresì, anche per il futuro, ad attivare ulteriori contenziosi ed a fare valere ulteriori diritti e/o pretese aventi ad oggetto le medesime controversie rinunciate come sopra.

4.3. Dalla data di efficacia del presente Terzo Atto Aggiuntivo, le Parti si impegnano a formalizzare presso gli organi giurisdizionali competenti gli atti di rinuncia secondo le modalità di rito, con compensazione delle spese di giudizio.

Art. 5

Richiamo a norme legislative e regolamentari

5.1 Per quanto non espressamente previsto nel presente Terzo Atto Aggiuntivo e negli atti ad esso allegati, si intendono espressamente richiamate e trascritte le norme

Documento firmato digitalmente ai sensi dell'art. 24 del D.Lgs. n. 82/2005 e ss.mm.ii.

legislative e le altre disposizioni vigenti in materia di OO.PP. ed in particolare le norme contenute nelle direttive comunitarie, nella normativa nazionale di rango primario e nei regolamenti esecutivi e attuativi, nonché quelle relative allo specifico settore della gestione autostradale, ivi comprese le direttive di cui alle Delibere CIPE n. 39 del 15 giugno 2007, n. 27 del 21 marzo 2013 e s.m.i. e la Direttiva del 30.07.2007 "Criteri di autorizzazione alle modificazioni del concessionario autostradale derivanti da concentrazione comunitaria" del Ministro delle Infrastrutture di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze.

Art. 6

Garanzie

Il Concessionario, sino alla data di effettivo subentro del Concessionario subentrante Società Alto Adriatico S.p.A., si impegna a mantenere la garanzia fideiussoria a favore del Concedente prevista dall'art. 6 comma 6.3 della Convezione Unica del 7 novembre 2007.

Il presente Terzo Atto Aggiuntivo consta di n. 11 facciate dattiloscritte, compresa la presente pagina e contiene n. 5 allegati.

Letto, confermato e sottoscritto dalle parti.

Concedente, Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili

Concessionario, Società S.p.A. Autovie Venete

Documento firmato digitalmente ai sensi dell'art. 24 del D.Lgs. n. 82/2005 e ss.mm.ii.

Il Ministero delle Infrastrutture e

della Mobilità sostenibili

TERZO ATTO AGGIUNTIVO ALLA CONVENZIONE UNICA SOTTOSCRITTA IL 07 NOVEMBRE 2007

ALLEGATO A

PIANO FINANZIARIO TRANSITORIO

AGGIORNAMENTO DEL
PIANO ECONOMICO-FINANZIARIO DELLA S.p.A. AUTOVIE VENETE PRESENTATO IL 29.11.2019 (RICHIESTA MIT DD. 26.01.2021 PROT. 0001941)

ELEMENTI CARATTERIZZANTI IL PIANO FINANZIARIO REDATTO AI SENSI DELLA DELIBERA CIPE N. 38 DEL 24 LUGLIO 2019 REGISTRATA ALLA CORTE DEI CONTI IN DATA 17 OTTOBRE 2019 E DELLA DISCIPLINA DI CUI ALL'ATTO INTEGRATIVO DEL 4 NOVEMBRE 2011 REGISTRATO ALLA CORTE DEI CONTI IL 23 FEBBRAIO 2012

Il presente aggiornamento del Piano economico finanziario della S.p.A. Autovie Venete per il periodo aprile 2017 ÷ dicembre 2038 è stato elaborato sulla base dei 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 ed in aderenza e continuità con le disposizioni e i principi di cui all'atto integrativo del 2011.
L'elaborazione tiene, quindi, conto del riallineamento all'anno solare della decorrenza dell'esercizio sociale a partire dal primo gennaio 2020.

L'aggiornamento viene predisposto per ottemperare alla richiesta del MIT del 26 gennaio 2021 di acquisire una versione aggiornata del PEF transitorio che recepisca il capitale investito netto (CIN) così come riconosciuto dal Concedente ai fini regolatori con riconciliazione dello stesso con i dati di bilancio al 31 dicembre 2019 e i dati preconsuntivi al 31 dicembre 2020.
I prospetti allegati alla presente elaborazione tengono, pertanto, conto delle rettifiche apportate dal Ministero e comunicate con la nota citata.
In ogni caso, il presente aggiornamento non rappresenta in alcun modo acquiescenza e condivisione rispetto alle modalità e ai criteri adottati dal MIT per individuare le variazioni regolatorie ammontanti complessivamente a € 7,885 milioni, e rimane impregiudicata ogni eventuale e possibile azione a tutela del patrimonio.

Di seguito gli elementi essenziali del Piano:

- cronoprogramma degli investimenti aggiornato senza modificare la spesa complessiva prevista nel PEF allegato al II Atto Aggiuntivo sottoscritto con il concedente nel mese di luglio 2018 e divenuto efficace con la registrazione alla Corte dei Conti nel maggio 2020;
- valori di consuntivo per il periodo pregresso (dal 1° aprile 2017 al 31 dicembre 2019);
- valori previsionali a partire dal 1° gennaio 2020 e sino al completo ammortamento delle opere e azzeramento delle poste figurative (31.12.2038);
- ipotesi di traffico basata sull'ultimo aggiornamento disponibile dello studio di traffico datato giugno 2019 opportunamente rettificata al fine di recepire gli effetti della situazione emergenziale Covid-19;

- ipotesi di traffico basata sull'ultimo aggiornamento disponibile dello studio di traffico datato giugno 2019 opportunamente rettificata al fine di recepire gli effetti della situazione emergenziale Covid-19;
- WACC determinato in coerenza alle delibere CIPE 39/2007 e s.m.i. e 39/2019 riguardante l'affidamento "in house" della concessione attualmente assentita ad Autovie Venete pari rispettivamente al 7,68% per l'esercizio 2016/2017, 7,32% per l'esercizio 2017/2018 e 6,92% dall'esercizio 2018/2019 e per tutto lo sviluppo del piano ad eccezione degli esercizi 1° luglio÷31 dicembre 2019, 2020 e 2021 nei quali il WACC applicato risulta pari al 7,17% in ragione della maggior aliquota IRES, pari al 27,5%, in luogo del 24%;
- rappresentazione del debito di poste figurative all'interno delle tabelle DICOTER in coerenza con i criteri di redazione del bilancio di esercizio (nelle precedenti elaborazioni del piano il saldo delle poste figurative non era esplicitato ed emergeva solo nel piano finanziario regolatorio non influenzando pertanto i risultati economici riportati nella tabella 2 DICOTER);
- rimborso del debito sulla base del piano di ammortamento definito negli attuali contratti di finanziamento;
- inflazione programmata a partire dall'esercizio 2022 e per tutto lo sviluppo del Piano pari a 0,5%;
- tasso di Interesse sul debito 4,68%.

Dall'analisi dei risultati della elaborazione emerge che la tariffa reale resta costante nel periodo ricomprendente gli esercizi dal 2022 al 2028 e subisce, successivamente, una contrazione pari al 2,34% nel rimanente periodo di piano. L'incremento nominale complessivo nel primo periodo si attesta al valore dell'inflazione programmata pari allo 0,5% e la contrazione nominale risulta pari all'1,84% a partire dal 2029.

Il tiraggio complessivo del finanziamento è di 79 milioni di Euro.

I risultati economici sono sempre positivi in tutto lo sviluppo del piano con un ROE medio pari a 4,32% nella versione non inflazionata e pari a 4,85% nella versione inflazionata.

Il debito di poste figurative si incrementa nel periodo 1° aprile 2017 – 31 dicembre 2019, di Euro 109,9 milioni, raggiungendo alla data del 31 dicembre 2019 un valore complessivo di 148,4 milioni di Euro per poi riassorbirsi progressivamente nei successivi esercizi esposti nello sviluppo completo del piano economico finanziario ed azzerarsi completamente al 31 dicembre 2038.

DETERMINAZIONE DEL VALORE DI SUBENTRO IN RELAZIONE ALL'AFFIDAMENTO DELLA CONCESSIONE "IN HOUSE"

Al fine di rappresentare la dinamica del valore di subentro, elemento essenziale per poter procedere all'affidamento "in house" della concessione, si è ritenuto di articolare con maggior dettaglio il piano finanziario regolatorio nell'anno 2021.

La tabella riportata in calce alla presente nota di sintesi evidenzia la stima del suddetto valore per ogni mese del 2021 e tiene in considerazione l'andamento dei cantieri relativi alla realizzazione della III corsia lungo la A4 Venezia-Trieste opera commissariata ai sensi dell'OPCM 3702/2008 e s.m.i..

Nella sua composizione, il valore di subentro è costituito dal Capitale Investito Netto Regolatorio (CIN), rettificato sulla base delle variazioni regolatorie comunicate dal MIT con nota di data 26.01.2021, ammontanti a € 7,885 milioni (rettifiche rispetto alle quali la Società si riserva ogni azione al fine di tutelare il proprio patrimonio) dal quale vengono, inoltre, sottratti i valori relativi alle immobilizzazioni non devolvibili e il debito di poste figurative. I suddetti importi sono aggiornati dinamicamente, mese per mese, tenendo conto dell'evoluzione di tutte le voci costituenti il Piano Finanziario Regolatorio (PFR).

Trieste, 19 febbraio 2021

IL PRESIDENTE

(avv. Maurizio PANIZ)

S.p.A. AUTOVIE VENETE
Piano Finanziario Regolatorio
Sintesi
€/1.000

RAPPRESENTAZIONE DEL VALORE DI SUBENTRO AL 30.06.2020 E AL 31.12.2020 (VALORE PRECONSUNTIVO) AL FINE DI RICONCILIARE LE VARIAZIONI REGOLATORIE APPORTATE AL CAPITALE INVESTITO NETTO REGOLATORIO E COMUNICATE DAL MIT CON NOTA DD. 26.01.2021 PROT. 0001941

		01/01/2019 31/12/2019	01/01/2020 30/06/2020	01/07/2020 31/12/2020	01/01/2020 31/12/2020
	RICAVI NETTI DA PEDAGGIO	**97.115,6**	**59.931,2**	**80.819,8**	**140.751,0**
a1	Beni reversibili	1.566.079,0	1.616.324,8	1.680.051,0	1.680.051,0
a2	Fondo ammortamento finanziario	-856.483,7	-884.918,2	-913.665,7	-913.665,7
a3	Contributi in conto impianti	-172.122,0	-172.122,0	-172.122,0	-172.122,0
a4	Immobilizzazioni non reversibili nette	9.473,5	9.154,7	8.498,6	8.498,6
a5	Variazioni ai fini regolatori	0,0	-7.885,0	-7.885,0	-7.885,0
A	**Capitale Investito Netto Regolatorio**	**546.946,9**	**560.554,4**	**594.877,0**	**594.877,0**
b1	WACC Lordo	0,1	7,17%	7,17%	7,17%
B	**Costi di remunerazione del capitale investito**	**18.380,1**	**19.608,0**	**19.608,0**	**39.216,1**
c1	Ammortamento finanziario (al netto della quota riferita agli oneri finanziari capitalizzati)	26.896,7	28.434,5	28.747,5	57.182,0
c2	Ammortamento tecnico beni non reversibili ed immobilizzazioni immateriali	1.024,9	1.024,9	1.082,1	2.107,0
C	**Costi di rimborso del capitale investito**	**27.921,5**	**29.459,4**	**29.829,6**	**59.289,0**
D	**Variazioni ai fini regolatori**				
e1	Costi per il personale [Rigo 2.6 + Rigo 2.12 + Rigo 2.15]	27.805,5	26.110,0	27.022,0	53.132,0
e2	Costi di manutenzione e rinnovi [Rigo 2.7]	6.787,2	8.712,1	7.313,9	16.026,0
e3	Canoni di concessione [Rigo 2.10]	3.014,4	1.914,0	3.893,6	5.807,6
e4	Acquisti di materie prime e beni di consumo [Rigo 2.11.1 + Rigo 2.11.2]	600,4	688,3	600,7	1.289,0
e5	Altri costi amministrativi e generali [Rigo 2.8 + Rigo 2.9 + Rigo 2.11.3 + Rigo 2.13 + Rigo 2.14 + Rigo 2.16 + Rigo 2.17]	10.641,8	6.900,3	14.627,7	21.528,0
e6	Proventi da subconcessioni ed attività collaterali [Rigo 2.2]	-3.784,6	-2.378,5	-9.769,5	-12.148,0
e7	Altri proventi [Rigo 2.3 + Rigo 2.4]	-6.014,2	-3.438,2	-10.010,8	-13.449,0
E	**Totale costi operativi al netto dei ricavi accessori**	**39.050,6**	**38.508,1**	**33.677,5**	**72.185,6**
	COSTI AMMESSI A REMUNERAZIONE [B+C+D+E]	**85.352,2**	**87.575,5**	**83.115,2**	**170.690,7**
	Calcolo della remunerazione non corrisposta [Saldo delle poste figurative]				
	Poste figurative [Differenza tra costi ammessi e ricavi netti da pedaggio	-11.763,4	27.644,3	2.295,4	29.939,7
	Saldo delle poste figurative	-148.354,9	-126.029,1	-129.052,3	-129.052,3
	STIMA VALORE SUBENTRO (A-a4+Saldo delle poste figurative)	**389.118,5**	**425.370,5**	**457.326,1**	**457.326,1**

RICONCILIAZIONE VALORI COMUNICATI DAL MIT (A - a4) **551.399,6**

SUBENTRO DAL 31.12.2020 AL 31.12.2021

		31/12/2020	31/01/2021	29/02/2021	31/03/2021	30/04/2021	31/05/2021	30/06/2021	31/07/2021	31/08/2021	30/09/2021	31/10/2021	30/11/2021	31/12/2021
	Inflazione	0,00%												0,00%
	Tariffa media ponderata													
	Leggeri	0,05803	0,05803	0,05803	0,05803	0,05803	0,05803	0,05803	0,05803	0,05803	0,05803	0,05803	0,05803	0,05803
	Pesanti	0,10563	0,10563	0,10563	0,10563	0,10563	0,10563	0,10563	0,10563	0,10563	0,10563	0,10563	0,10563	0,10563
	Δ%	0,00%												0,00%
	Inflazione	0,00%												0,00%
	α	100,00%												100,00%
	Fattore X	-4,72%												-10,54%
	Fattore K	4,72%												10,54%
	Conguaglio tariffa per variazione Tax Rate													
	βΔq													
	Volumi di traffico													
	Veicoli leggeri	1.108.492,1	91.900,6	173.505,8	272.102,3	380.648,0	486.458,5	613.967,2	759.204,8	927.947,7	1.049.444,0	1.154.150,1	1.242.937,3	1.341.795,1
	Veicoli pesanti	699.846,1	56.208,2	113.028,2	176.270,7	238.545,9	306.489,6	372.952,4	444.768,9	501.816,3	567.807,0	635.568,6	694.961,9	746.749,1
	Δ%	0,00												0,00
	Leggeri	16,73%												21,05%
	Pesanti	72,42%												6,70%
	RICAVI NETTI DA PEDAGGIO	**140.751,0**	**11.269,9**	**22.007,1**	**34.408,6**	**47.285,2**	**60.601,9**	**75.021,3**	**91.034,9**	**106.852,3**	**120.872,9**	**134.106,3**	**145.532,0**	**156.738,7**
a1	Beni reversibili	1.680.051,0	1.690.587,0	1.701.123,0	1.711.659,0	1.725.259,0	1.738.859,0	1.752.459,0	1.757.987,0	1.763.515,0	1.769.043,0	1.777.957,0	1.786.871,0	1.795.783,0
a2	Fondo ammortamento finanziario	-913.665,7	-918.882,2	-924.098,8	-929.315,4	-934.532,0	-939.748,6	-944.965,2	-950.181,7	-955.398,3	-960.614,9	-965.831,5	-971.048,1	-976.264,7
a3	Contributi in conto impianti	-172.122,0	-172.122,0	-172.122,0	-172.122,0	-172.122,0	-172.122,0	-172.122,0	-172.122,0	-172.122,0	-172.122,0	-172.122,0	-172.122,0	-172.122,0
a4	Immobilizzazioni non reversibili nette	8.498,6	8.667,4	9.005,1	9.511,6	10.186,9	11.031,1	12.044,1	13.225,9	14.576,6	16.096,1	17.784,4	19.641,6	10.524,6
a5	Variazioni ai fini regolatori	-7.885,0	-7.885,0	-7.885,0	-7.885,0	-7.885,0	-7.885,0	-7.885,0	-7.885,0	-7.885,0	-7.885,0	-7.885,0	-7.885,0	-7.885,0
A	**Capitale Investito Netto Regolatorio**	**594.877,0**	**600.365,2**	**606.022,3**	**611.848,2**	**620.907,0**	**630.134,5**	**639.531,0**	**641.024,2**	**642.686,3**	**644.517,2**	**649.903,0**	**655.457,5**	**650.036,0**
b1	WACC Lordo	7,17%												7,17%
B	**Costi di remunerazione del capitale investito**	**39.216,1**	**3.554,4**	**7.108,8**	**10.663,2**	**14.217,6**	**17.771,9**	**21.326,3**	**24.880,7**	**28.435,1**	**31.989,5**	**35.543,9**	**39.098,3**	**42.652,7**
c1	Ammortamento finanziario (al netto della quota riferita agli oneri finanziari capitalizzati)	57.182,0	5.216,6	10.433,2	15.649,8	20.866,3	26.082,9	31.299,5	36.516,1	41.732,7	46.949,3	52.165,8	57.382,4	62.599,0
c2	Ammortamento tecnico beni non reversibili ed immobilizzazioni immateriali	2.107,0	164,5	329,0	493,5	658,0	822,5	987,0	1.151,5	1.316,0	1.480,5	1.645,0	1.809,5	1.974,0
C	**Costi di rimborso del capitale investito**	**59.289,0**	**5.381,1**	**10.762,2**	**16.143,3**	**21.524,3**	**26.905,4**	**32.286,5**	**37.667,6**	**43.048,7**	**48.429,8**	**53.810,8**	**59.191,9**	**64.573,0**
D	**Variazioni ai fini regolatori**													
e1	Costi per il personale [Rigo 2.6 + Rigo 2.12 + Rigo 2.15]	53.132,0	4.524,6	9.049,2	13.573,8	18.098,3	22.622,9	27.147,5	31.672,1	36.196,7	40.721,3	45.245,8	49.770,4	54.295,0
e2	Costi di manutenzione e rinnovi [Rigo 2.7]	16.026,0	1.323,9	2.647,8	3.971,8	5.295,7	6.619,6	7.943,5	9.267,4	10.591,3	11.915,3	13.239,2	14.563,1	15.887,0
e3	Canoni di concessione [Rigo 2.10]	5.807,6	448,5	897,1	1.345,6	1.794,2	2.242,7	2.691,3	3.139,8	3.588,4	4.036,9	4.485,4	4.934,0	5.382,5
e4	Acquisti di materie prime e beni di consumo [Rigo 2.11.1 + Rigo 2.11.2]	1.289,0	109,3	218,5	327,8	437,0	546,3	655,5	764,8	874,0	983,3	1.092,5	1.201,8	1.311,0
e5	Altri costi amministrativi e generali [Rigo 2.8 + Rigo 2.9 + Rigo 2.11.3 + Rigo 2.13 + Rigo 2.14 + Rigo 2.16 + Rigo 2.17]	21.528,0	2.266,8	4.533,7	6.800,5	9.067,3	11.334,2	13.601,0	15.867,8	18.134,7	20.401,5	22.668,3	24.935,2	27.202,0
e6	Proventi da subconcessioni ed attività collaterali [Rigo 2.2]	-12.148,0	-675,3	-1.350,7	-2.026,0	-2.701,3	-3.376,7	-4.052,0	-4.727,3	-5.402,7	-6.078,0	-6.753,3	-7.428,7	-8.104,0
e7	Altri proventi [Rigo 2.3 + Rigo 2.4]	-13.449,0	-1.459,7	-2.919,3	-4.379,0	-5.838,7	-7.298,3	-8.758,0	-10.217,7	-11.677,3	-13.137,0	-14.596,7	-16.056,3	-17.516,0
E	**Totale costi operativi al netto dei ricavi accessori**	**72.185,6**	**6.538,1**	**13.076,3**	**19.614,4**	**26.152,5**	**32.690,6**	**39.228,8**	**45.766,9**	**52.305,0**	**58.843,1**	**65.381,3**	**71.919,4**	**78.457,5**
	COSTI AMMESSI A REMUNERAZIONE [B+C+D+E]	**170.690,7**	**15.473,6**	**30.947,2**	**46.420,8**	**61.894,4**	**77.368,0**	**92.841,6**	**108.315,2**	**123.788,8**	**139.262,4**	**154.736,0**	**170.209,6**	**185.683,2**
	Calcolo della remunerazione non corrisposta [Saldo delle poste figurative]													
	Poste figurative [Differenza tra costi ammessi e ricavi netti da pedaggio	29.939,7	4.203,7	8.940,1	12.012,2	14.609,2	16.766,1	17.820,3	17.280,3	16.936,5	18.389,5	20.629,7	24.677,6	28.944,6
	Saldo delle poste figurative	-129.052,3	-125.619,7	-121.654,3	-119.353,3	-117.527,5	-116.141,6	-115.858,5	-117.169,5	-118.284,5	-117.602,6	-116.133,4	-112.856,6	-109.360,8
	STIMA VALORE SUBENTRO (A-a4+Saldo delle poste figurative)	**457.326,1**	**466.078,1**	**475.362,8**	**482.983,3**	**493.192,6**	**502.961,8**	**511.628,4**	**510.628,7**	**509.825,2**	**510.818,5**	**515.985,1**	**522.959,3**	**530.150,6**

Dati Generali

S.p.A. AUTOVIE VENETE

Dati di sintesi

Dati	Riferimento	Piano 2038	Note
Ipotesi generali			
Data di scadenza della concessione		31/03/2017	
Anno base	Indicare l'anno assunto come periodo base (n-1)	2016	
Estensione del Piano finanziario	Indicare le date di estensione del Piano finanziario	2038	
Decorrenza del periodo regolatorio	Indicare la data di decorrenza del periodo regolatorio del presente Piano	2017	2016/2017
Scadenza del Piano finanziario	Indicare il termine del Piano finanziario	2038	
Durata del Piano finanziario	Indicare la durata in anni del Piano finanziario	21,75	
Tipologia di Piano finanziario	(PEF riequilibrio / Convalida/ 319/97)	Riequilibrio	
Ipotesi specifiche di Piano			
Formula tariffaria	Indicare la formula tariffaria applicata nel Piano finanziario	price cap - 39/2007	
Tasso di inflazione previsto	Per tutta la durata della concessione	0,50%	
Tariffa anno base - Veicoli leggeri	Indicare la tariffa unitaria dell'anno base dei veicoli leggeri (€ /km)	0,05647	tariffa 2016 (la tariffa iniziale di 0,05647 ha subito un incremento a seguito dei riconoscimenti tariffari decorrenti dal 01.01.2017 nella misura dello 0,86% e dal 01.01.2018 nella misura dell'1,88% risultando pertanto pari a 0.05803)
Tariffa anno base - Veicoli pesanti	Indicare la tariffa unitaria dell'anno base dei veicoli pesanti (€ /km)	0,10296	tariffa 2016 (la tariffa media iniziale, relativa al traffico pesante pari a 0,10296 ha subito un incremento a seguito dei riconoscimenti tariffari sopra riportati nonché una lieve riduzione per effetto della rideterminazione del valore medio sul base del traffico consuntivo nell'esercizio 2019 risultando pertanto pari allo 0,10563)
Vol traffico anno base - Veicoli leggeri	Indicare i volumi di traffico dell'anno base per i veicoli leggeri (mil /km)	1.819.447,0	traffico 2015/2016
Vol traffico anno base - Veicoli pesanti	Indicare i volumi di traffico dell'anno base per i veicoli pesanti (mil /km)	756.699,8	"
Corrispettivo al Concedente	Indicare eventuale corrispettivo al Concedente come prezzo della concessione	-	
Canone di concessione su ricavi da pedaggio	Riportare la % dei proventi netti da pedaggi a titolo di canone di concessione	2,40%	
Canone su subconcessioni/attività collaterali	Riportare la % sui proventi a titolo di canone di sub-concessione	20,00%	
Imposizione fiscale IRES	Riportare l'aliquota IRES assunta ai fini del Piano	24,00%	Fatta eccezione negli esercizi 2019÷2021 l'aliquota IRES risulta pari al 27,5%
Imposizione fiscale IRAP	Riportare l'aliquota IRAP assunta ai fini del Piano	3,90%	
Imposizione fiscale complessiva media	Riportare l'aliquota fiscale media derivante dallo sviluppo del Piano	25,77%	E' ipotizzato il recupero della tassazione gravante sul saldo del debito di poste figurative che al 31.12.2019 risulta pari a €/migliaia 148.355
Programma di investimenti			
Investimenti in beni reversibili	Indicare l'mporto degli investimenti per l'intera estensione del Piano finanziario	1.329.440	Al netto dei costi interni che non vengono capitalizzati
Ultimazione lavori	Indicare la data di ultimazione del programma principale dei lavori	2030	
Manutenzioni ordinarie	Indicare l'mporto delle manutenzioni per l'intera estensione del Piano finanziario	330.511	
Manutenzioni ordinarie annua	Indicare la spesa media annua per manutenzione	15.196	
Investimenti in immobilizzazioni immateriali	Indicare l'mporto degli investimenti immateriali per l'intero Piano finanziario	6.357	
Investimenti in immobilizzazioni finanziarie	Indicare l'mporto degli investimenti finanziari per l'intero Piano finanziario	-3.085	
Oneri finanziari capitalizzati	Importo (Euro)	0	
Fonti di finanziamento			
Apporti di capitale	Indicare gli apporti di capitale previsti nel Piano finanziario	0	
Contributi in conto capitale	Indicare i contributi previsti nel Piano finanziario	0	
Finanziamenti in essere	Indicare l'importo dei finanziamenti in essere all'anno "0"	0	
Finanziamenti da contrarre	Indicare l'importo dei finanziamenti da contrarre per l'intera durata del Piano	79.073	
Tasso di interesse per i finanziamenti in essere	Riportare il tasso di interesse medio derivante dai finanziamenti in essere	0,00%	Specificare se reali
Tasso d'interesse dei nuovi finanziamenti	Riportate il tasso d'interesse atteso sui finanziamenti da contrarre	4,68%	I finanziamenti sono stati già stati contratti ma non sono ancora stati erogati
Valore di subentro	Indicare il valore presunto di subentro al 31.12.2020:	**457.326**	**Il valore presunto di subentro tiene conto delle variazioni ai fini regolatori, ammontanti a 7.885 migliaia di Euro, comunicate dal MIT alla Società con nota dd. 26.01.2021, prot. 0001941. Le suddette variazioni non sono riconosciute dalla Società.**
di cui:	- capitale investito regolatorio al netto delle immobilizzazioni non devolvibili	586.378	
	- crediti/debiti per poste figurative	-129.052	
Indicatori di fattibilità			
DSCR (debt service cover ratio)	Indicare il DSCR medio di piano finanziario nel periodo di rimborso del finanziamento	9,21	
LLCR (Loan Life Coverage Ratio)	Indicare l'LLCR medio di piano finanziario	13,36	
IRR Project	Indicare l'IRR di progetto medio di Piano finanziario	4,26%	Gl indici riportati sono calcolati sulla base dei valori risultanti dal piano finanziario sviluppato secondo il modello DICOTER (a moneta costante)
IRR Azionisti	Indicare l'IRR azionisti medio di Piano finanziario	4,16%	
ROE medio	Indicare il ROE medio di Piano finanziario	4,32%	
Esposizione finanziaria massima per mutui	Indicare l'esposizione debitoria massima del Piano finanziario	79.073	
Esposizione finanziaria a breve	Indicare il valore minimo raggiunto dall'esposizione finanziaria a breve	0	
WACC	Riportare il tasso di congrua remunerazione previsto per il capitale investito	6,92%	WACC applicato a partire dal 30.06.2018 (negli esercizi al 31.12.2019, 2020 e 2021 il WACC applicato risulta pari al 7,17% in ragione della maggior aliquota IRES, pari al 27,5%, in luogo del 24%)

S.p.A. AUTOVIE VENETE
Traffico e tariffa

Anno	Volumi di traffico (migliaia di vkm)						Tariffe previste (€/km)				Ricavi da pedaggio (€MLN/nominali)			Parametri tariffari						Valori reali			
	VKM Leggeri	Var % leggeri	VKM Pesanti	Var % pesanti	Totale	Var % totale	Tariffa Leggeri	Var % tariffa veicoli leggeri	Tariffa Pesanti	Var % tariffa veicoli pesanti	Ricavi da pedaggio	Traffico totale	Tariffa media ponderata	Inflazione	ΔP	X	K	Altro [βΔq, Conguaglio Tax Rate]	ΔT	ΔT % reale	Tariffa veic. leggeri (reale)	Tariffa veic. pesanti (reale)	Ricavi (valori reali)
a	b	c	d	e	f=b+d	g	h	i	k	l	m	n	o = m/n	p	q	r	s	t	u	v	w	x	y
2015/2016	*1.819.447*		*756.700*		*2.576.147*		0,05647		0,10296		178.339	2.576.147	0,06923								0,05647	0,10296	178.339
2016/2017	1.869.965	2,78%	790.318	4,44%	2.660.283	3,27%	0,05696	0,86%	0,10385	0,86%	185.789	2.660.283	0,06984	0,90%	0,90%	-4,72%	4,68%	0,00%	**0,86%**	-0,04%	0,05696	0,10385	185.789
2017/2018	1.826.735	-2,31%	814.316	3,04%	2.641.051	-0,72%	0,05803	1,88%	0,10580	1,88%	188.911	2.641.051	0,07153	0,90%	0,90%	-4,72%	5,70%	0,00%	**1,88%**	0,98%	0,05803	0,10580	188.911
2018/2019	1.762.286	-3,53%	813.024	-0,16%	2.575.310	-2,49%	0,05803	0,00%	0,10580	0,00%	187.373	2.575.310	0,07276	1,20%	1,20%	-4,72%	3,52%	0,00%	**0,00%**	-1,20%	0,05803	0,10580	187.373
2° semestre 2019	949.594	-46,12%	405.907	-50,07%	1.355.501	-47,37%	0,05803	0,00%	0,10580	0,00%	98.046	1.355.501	0,07233	0,00%	0,00%	-4,72%	4,72%	0,00%	**0,00%**	0,00%	0,05803	0,10580	98.046
2020	1.108.492	16,73%	699.846	72,42%	1.808.338	33,41%	0,05803	0,00%	0,10563	0,00%	138.247	1.808.338	0,07645	0,00%	0,00%	-4,72%	4,72%	0,00%	**0,00%**	0,00%	0,05803	0,10580	138.370
2021	1.341.795	21,05%	746.749	6,70%	2.088.544	15,50%	0,05803	0,00%	0,10563	0,00%	156.739	2.088.544	0,07505	0,00%	0,00%	-10,54%	10,54%	0,00%	**0,00%**	0,00%	0,05803	0,10580	156.870
2022	1.502.811	12,00%	784.087	5,00%	2.286.898	9,50%	0,05832	0,50%	0,10616	0,50%	170.876	2.286.898	0,07472	0,50%	0,50%	-10,54%	10,54%	0,00%	**0,50%**	0,00%	0,05803	0,10580	170.165
2023	1.647.081	9,60%	823.291	5,00%	2.470.372	8,02%	0,05861	0,50%	0,10669	0,50%	184.368	2.470.372	0,07463	0,50%	0,50%	-10,54%	10,54%	0,00%	**0,50%**	0,00%	0,05803	0,10580	182.684
2024	1.762.376	7,00%	839.757	2,00%	2.602.133	5,33%	0,05890	0,50%	0,10722	0,50%	193.847	2.602.133	0,07450	0,50%	0,50%	-10,54%	10,54%	0,00%	**0,50%**	0,00%	0,05803	0,10580	191.117
2025	1.797.624	2,00%	861.461	2,58%	2.659.085	2,19%	0,05920	0,50%	0,10776	0,50%	199.241	2.659.085	0,07493	0,50%	0,50%	-10,54%	10,54%	0,00%	**0,50%**	0,00%	0,05803	0,10580	195.459
2026	1.746.057	-2,87%	828.325	-3,85%	2.574.382	-3,19%	0,05949	0,50%	0,10830	0,50%	193.581	2.574.382	0,07520	0,50%	0,50%	-10,54%	10,54%	0,00%	**0,50%**	0,00%	0,05803	0,10580	188.960
2027	1.758.185	0,69%	835.849	0,91%	2.594.034	0,76%	0,05979	0,50%	0,10884	0,50%	196.093	2.594.034	0,07559	0,50%	0,50%	-10,54%	10,54%	0,00%	**0,50%**	0,00%	0,05803	0,10580	190.460
2028	1.792.546	1,95%	855.191	2,31%	2.647.737	2,07%	0,06009	0,50%	0,10938	0,50%	201.254	2.647.737	0,07601	0,50%	0,50%	-10,54%	10,54%	0,00%	**0,50%**	0,00%	0,05803	0,10580	194.501
2029	1.776.248	-0,91%	877.610	2,62%	2.653.858	0,23%	0,05898	-1,84%	0,10737	-1,84%	198.988	2.653.858	0,07498	0,50%	0,50%	-10,54%	8,19%	0,00%	**-1,84%**	-2,34%	0,05667	0,10332	191.335
2030	1.887.693	6,27%	910.359	3,73%	2.798.052	5,43%	0,05789	-1,84%	0,10539	-1,84%	205.221	2.798.052	0,07334	0,50%	0,50%	-10,54%	8,19%	0,00%	**-1,84%**	-2,34%	0,05534	0,10090	196.320
2031	1.896.763	0,48%	915.347	0,55%	2.812.110	0,50%	0,05682	-1,84%	0,10344	-1,84%	202.468	2.812.110	0,07200	0,50%	0,50%	-10,54%	8,19%	0,00%	**-1,84%**	-2,34%	0,05404	0,09853	192.690
2032	1.905.343	0,45%	919.704	0,48%	2.825.047	0,46%	0,05578	-1,84%	0,10153	-1,84%	199.655	2.825.047	0,07067	0,50%	0,50%	-10,54%	8,19%	0,00%	**-1,84%**	-2,34%	0,05277	0,09622	189.039
2033	1.913.540	0,43%	923.592	0,42%	2.837.132	0,43%	0,05475	-1,84%	0,09966	-1,84%	196.809	2.837.132	0,06937	0,50%	0,50%	-10,54%	8,19%	0,00%	**-1,84%**	-2,34%	0,05153	0,09396	185.385
2034	1.921.377	0,41%	927.135	0,38%	2.848.512	0,40%	0,05374	-1,84%	0,09782	-1,84%	193.947	2.848.512	0,06809	0,50%	0,50%	-10,54%	8,19%	0,00%	**-1,84%**	-2,34%	0,05032	0,09176	181.758
2035	1.928.934	0,39%	930.429	0,36%	2.859.363	0,38%	0,05275	-1,84%	0,09602	-1,84%	191.085	2.859.363	0,06683	0,50%	0,50%	-10,54%	8,19%	0,00%	**-1,84%**	-2,34%	0,04914	0,08961	178.164
2036	1.936.275	0,38%	933.547	0,34%	2.869.822	0,37%	0,05177	-1,84%	0,09425	-1,84%	188.235	2.869.822	0,06559	0,50%	0,50%	-10,54%	8,19%	0,00%	**-1,84%**	-2,34%	0,04799	0,08751	174.617
2037	1.943.445	0,37%	936.547	0,32%	2.879.992	0,35%	0,05082	-1,84%	0,09251	-1,84%	185.405	2.879.992	0,06438	0,50%	0,50%	-10,54%	8,19%	0,00%	**-1,84%**	-2,34%	0,04687	0,08546	171.127
2038	1.950.441	0,36%	939.449	0,31%	2.889.890	0,34%	0,04988	-1,84%	0,09080	-1,84%	182.599	2.889.890	0,06319	0,50%	0,50%	-10,54%	8,19%	0,00%	**-1,84%**	-2,34%	0,04577	0,08346	167.678

Legenda

lett. a:	Anno di riferimento
lett. b - d - f	Volumi di traffico per veicoli leggeri e pesanti espressi in migliaia di km percorsi.
lett. c - e -g:	Variazioni percentuali dei volumi di traffico rispetto all'anno precedente
lett.h - k:	Tariffa unitaria chilometrica per veicolo/km.
lett. h:	Variazioni percentuali della tariffa rispetto all'anno precedente
lett. m:	Ricavi da pedaggio espressi in migliaia di euro
lett.p:	Tasso d'inflazione previsto per lo sviluppo del Piano finanziario
lett.q:	Componente inflattiva prevista ai fini dello sviluppo della tariffa
lett.r:	Valore del parametro "X" (riequilibrio) della formula tariffaria
lett.s:	Valore del parametro "K" della formula tariffaria
lett.t:	Valore di eventuali ulteriori parametri che concorrono alla formula di aggiornamento tariffario
lett.u:	Variazione tariffaria complessiva in % sull'anno precedente
lett.v:	Variazione tariffaria al netto della componente inflattiva
lett.w - x:	Tariffa unitaria chilometrica reale per veicoli leggeri e pesanti
lett.y:	Ricavi da pedaggio reali espressi in migliaia di euro

Note
per gli esercizi 2015/2016, 2016/2017, 2017/2018, 2018/2019, trattandosi di esercizi pregressi,
le colonne b,d,h,k,m,w,y sono state valorizzate in base agli importi effettivamente consuntivati.

S.p.A. AUTOVIE VENETE

Tabella parametri "X" e "K" (Direttiva Cipe n. 39/2007)

Tasso di congrua remunerazione (wacc)

	Investimenti remunerati	Tariffe Base ex Cipe (€)			Variazioni % tariffarie base ex Cipe		Poste figurative (€/1.000)		Tariffe di Piano rettificate (€)		Variazioni % tariffarie	
Anno		Leggeri	Pesanti	Media	Var. % su anno base	Var. % su anno	Di periodo	Cumulate	Leggeri	Pesanti	Var. % a tariffa base	Var. % su anno prec.
a	b	c	d		e	f	g	h	i	k	l	m
2016		0,05647	0,10296	0,07972			0,0	-46.073,7	0,05647	0,10296		
2016/2017	14.129,0	0,04548	0,08293	0,06420	-19,46%	-19,46%	-14.986,5	-64.598,7	0,05696	0,10385	0,86%	**0,86%**
2017/2018	153.345,0	0,04186	0,07633	0,05910	-25,87%	-7,96%	-32.836,6	-102.163,9	0,05803	0,10580	2,76%	**1,88%**
2018/2019	130.726,0	0,04548	0,11186	0,06420	-19,46%	8,65%	-22.630,7	-131.864,2	0,05803	0,10580	2,76%	**0,00%**
2° semestre 2019	62.518,0	0,04186	0,10296	0,05910	-25,87%	-7,96%	-11.763,4	-148.354,9	0,05803	0,10580	2,76%	**0,00%**
2020	118.389,0	0,04532	0,11145	0,06397	-19,75%	8,25%	29.939,7	-129.052,3	0,05803	0,10563	2,76%	**0,00%**
2021	116.152,0	0,04461	0,10971	0,06297	-21,01%	-1,57%	28.944,6	-109.360,8	0,05803	0,10563	2,76%	**0,00%**
2022	102.633,0	0,06687	0,16446	0,09439	18,41%	49,90%	21.107,3	-95.821,2	0,05832	0,10616	3,27%	**0,50%**
2023	96.505,0	0,06298	0,15490	0,08891	11,53%	-5,81%	12.696,0	-89.756,0	0,05861	0,10669	3,79%	**0,50%**
2024	112.517,0	0,05947	0,14627	0,08395	5,31%	-5,57%	12.636,0	-83.331,2	0,05890	0,10722	4,31%	**0,50%**
2025	11.874,0	0,05651	0,13899	0,07977	0,07%	-4,98%	14.505,4	-74.592,3	0,05920	0,10776	4,83%	**0,50%**
2026	26.189,0	0,05621	0,13825	0,07935	-0,46%	-0,53%	12.533,3	-67.220,8	0,05949	0,10830	5,35%	**0,50%**
2027	158.189,0	0,05694	0,14005	0,08038	0,84%	1,30%	9.414,3	-62.458,1	0,05979	0,10884	5,88%	**0,50%**
2028	161.044,0	0,05672	0,13950	0,08006	0,44%	-0,40%	14.515,4	-52.264,8	0,06009	0,10938	6,41%	**0,50%**
2029	84.908,0	0,05612	0,13803	0,07922	-0,62%	-1,05%	21.550,5	-34.331,0	0,05898	0,10737	4,44%	**-1,84%**
2030	37.106,0	0,05773	0,14198	0,08149	2,23%	2,86%	20.550,8	-16.156,0	0,05789	0,10539	2,52%	**-1,84%**
2031	4.000,0	0,05887	0,14479	0,08310	4,25%	1,97%	17.993,8	719,9	0,05682	0,10344	0,63%	**-1,84%**
2032	4.000,0	0,05716	0,14058	0,08069	1,22%	-2,90%	13.205,8	13.975,5	0,05578	0,10153	-1,23%	**-1,84%**
2033	4.000,0	0,05554	0,13659	0,07840	-1,65%	-2,84%	8.544,1	23.486,7	0,05475	0,09966	-3,05%	**-1,84%**
2034	4.000,0	0,05338	0,13128	0,07535	-5,48%	-3,89%	3.955,1	29.067,1	0,05374	0,09782	-4,84%	**-1,84%**
2035	4.000,0	0,05127	0,12611	0,07238	-9,20%	-3,94%	-560,5	30.518,0	0,05275	0,09602	-6,59%	**-1,84%**
2036	4.000,0	0,04922	0,12105	0,06948	-12,85%	-4,01%	-4.997,3	27.632,6	0,05177	0,09425	-8,32%	**-1,84%**
2037	4.000,0	0,04720	0,11609	0,06663	-16,41%	-4,09%	-9.354,4	20.190,3	0,05082	0,09251	-10,01%	**-1,84%**
2038	4.000,0	0,04330	0,10651	0,06113	-23,32%	-8,26%	-21.587,5	0,0	0,04988	0,09080	-11,67%	**-1,84%**

Legenda

lett. a: Anno di riferimento

lett. b Investimento annuo che concorre all'aggiornamento tariffario

lett. c - d: Tariffa di equilibrio determinata in assenza di poste figurative

lett.e - f: Variazioni % progressive ed annue delle tariffe di equilibrio

lett. g - h: Poste figurative dell'anno e progressive

lett. i - k: Tariffe rideterminate a seguito di applicazione delle poste figurative

lett.l - m: Variazioni % progressive ed annue delle tariffe rettificate

Note

SOCIETA'
CRONOPROGRAMMA DEGLI INVESTIMENTI

A	Opere in esercizio	Rif. lettera conv.	n. progr.	Denominazione opera	Spesa consuntivata all'Anno 0	Spesa programmata dall'Anno 1	Spesa complessiva	2017/2018	2018/2019	2° sem 2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Totale
a	*b*	*c*	*d*	*e*	*f*	*g*	*h=f+g*		*j*	*k*												
		a	1	P.57 PROLUNGAMENTO A28 TRATTO SACILE OVEST - CONEGLIANO: LOTTO 28	78.857	53	78.910	3	-	-	-	-	50	-	-	-	-	-	-	-	-	50
		a	2	P.93 PROLUNGAMENTO A28 TRATTO SACILE OVEST - CONEGLIANO: LOTTO 29	83.824	46	83.870	40	-	-	-	-	6	-	-	-	-	-	-	-	-	6
		a	3	P.80 PROLUNGAMENTO A28 VARIANTE DELLA SP.41 DI PIANZANO LOTTO 28 BIS	18.682	-	18.682	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		a	4	P.89 ADEGUAMENTO SVINCOLO PORDENONE SUD	644	-	644	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		a	5	P.104 A28 PARCHEGGIO SCAMBIATORE SAN VENDEMIANO	2.295	-	2.295	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		a	6	P.105 A28 ADEGUAMENTO SISTEMA ESAZIONE PEDAGGI (Stazioni di Godega S. Urbano e Sacile Ovest)	13.985	-	13.985	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		b	1	P.71 P.71BIS P.85 NUOVO CASELLO DI RONCHIS	42.143	445	42.588	-	4	-	-	42	404	5	-	-	-	-	-	-	-	445
		n	1	P.60 PIAZZOLE DI SOSTA A4 LOTTO B (KM 86+883/109+600)	3.930	-	3.930	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		n	2	P.61 PIAZZOLE DI SOSTA A23 LOTTO C (KM 1+460/17+340)	1.988	-	1.988	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		n	3	P.77 PIAZZOLE DI SOSTA A28 LOTTO D (KM 0+000/20+410)	3.638	-	3.638	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		c	1	P.67 NUOVA AREA SERVIZIO ZUGLIANO EST	3.249	-	3.249	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		d	1	P.66 RICONFIGURAZIONE NODO PALMANOVA	1.323	-	1.323	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		e	2	P.92 NUOVO CASELLO AUTOSTRADALE DI MEOLO KM 19+690	33.693	1.710	35.403	-	-	-	293	1.394	23	-	-	-	-	-	-	-	-	1.710
		e	9	P.119 PIANO PER LA SICUREZZA AUTOSTRADALE: REALIZZAZIONE SPARTITRAFFICO CENTRALE 1° LOTTO (QUARTO/S.DONA') E 2° LOTTO (S.DONA' /PORTOGRUARO)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		f	1	P.74 PANNELLI A MESSAGGIO VARIABILE	2.495	-	2.495	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		f	2	P.79 5 NUOVE POSTAZIONI PMV	857	-	857	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		f	3	P.78 STRUTTURE METALLICHE E CLS IMPIANTI TECNOLOGICI	98	-	98	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		f	4	P.108 PIANO PER LA SICUREZZA AUTOSTRADALE: INFORMAZIONI UTENZA TRAMITE PMV FISSE E MOBILI	1.424	4	1.428	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-	4
		f	5	P.125 ULTERIORI PANNELLI A MESSAGGIO VARIABILE SULLA A28	1.068	-	1.068	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		g	1	P.72 VIDEOSORVEGLIANZA	1.764	-	1.764	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		g	2	P.73 CENTRO RADIO OPERATIVO	891	-	891	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		g	3	P.98 MONITORAGGIO SOVRAPPASSI	295	-	295	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		g	4	P.96 INTEGRAZIONI HW E SW SALA RADIO TVCC	390	-	390	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		g	5	P.95 PIANO PER LA SICUREZZA AUTOSTRADALE: VIDEOSORVEGLIANZA - NUOVE POSTAZIONI	1.529	-	1.529	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		h	1	P.65 FIBRE OTTICHE A28	1.298	-	1.298	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		h	2	P.70 ISOFREQUENZA	794	-	794	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		h	3	P.81 ISOFREQUENZA POLIZIA STRADALE	525	-	525	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		h	4	P.109 PIANO PER LA SICUREZZA AUTOSTRADALE: SISTEMA PREVENZIONE E CONTROLLO TRAFFICO	2.118	-	2.118	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		h	5	P.86 NUOVO IMPIANTO SOS	658	-	658	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		h	6	P.87 SOSTITUZIONE IMPIANTI SDH	364	-	364	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		h	7	P.97 RILEVAMENTO TEMPI PERCORRENZA E VIDEOMONITORAGGIO TRAFFICO	426	-	426	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		h	8	P.107 PIANO PER LA SICUREZZA AUTOSTRADALE: MONITORAGGIO TRASPORTO MERCI PERICOLOSE	1.670	-	1.670	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		i	1a	P.62 P.83 PIANO DI RISANAMENTO ACUSTICO: BARRIERE FONOASSORBENTI POZZUOLO DEL FRIULI	3.398	13	3.411	-	-	-	-	13	-	-	-	-	-	-	-	-	-	13
		i	1b	P.63 PIANO DI RISANAMENTO ACUSTICO:BARRIERE FONOASSORBENTI RONCHI DEI LEGIONARI	3.417	19	3.436	-	19	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	19
		i	1c	P.82 PIANO DI RISANAMENTO ACUSTICO:BARRIERE FONOASSORBENTI MARCON	5.426	-	5.426	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		i	1g	P.123 PIANO DI RISANAMENTO ACUSTICO:BARRIERE FONOASSORBENTI FIUME VENETO	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		i	1h	P.124 PIANO DI RISANAMENTO ACUSTICO:BARRIERE FONOASSORBENTI PASIAN DI PRATO	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		l	1	P.64 P.64 BIS BRETELLA NOVENTA SS. 14 - 1 STRALCIO	9.103	20	9.123	-	-	-	-	17	3	-	-	-	-	-	-	-	-	20
		m	2	P.88 - VILLESSE-GORIZIA - INTERVENTI URGENTI MESSA SICUREZZA PONTE ISONZO E BARRIERE SICUREZZA 1 STRALCIO PONTE ISONZO	2.309	-	2.309	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		m	3	P.88 BIS - VILLESSE-GORIZIA - INTERVENTI URGENTI MESSA SICUREZZA PONTE ISONZO E BARRIERE SICUREZZA 2 STRALCIO - BARRIERE SICUREZZA	3.111	-	3.111	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		o	1	P.69 ALLARGAMENTO SEZIONE TRASVERSALE KM 0+000 3+100	6.116	-	6.116	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Totale Opere in esercizio				**339.799**	**2.310**	**342.109**	**43**	**23**	**-**	**293**	**1.466**	**490**	**5**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**2.267**

B	Opere in corso	Rif. lettera conv.	n. progr.	Denominazione opera	Spesa consuntivata all'Anno 0	Spesa programmata dall'Anno 1	Spesa complessiva	2017/2018	2018/2019	2° sem 2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Totale
		c	2	P.110 PIANO PER LA SICUREZZA AUTOSTRADALE: REALIZZAZIONE DI DUE AREE DI SOSTA PER MEZZI PESANTI	898	12.161	13.059	20	31	33	1.084	177	2.767	6.200	1.849	-	-	-	-	-	-	12.141
		c	3	P.111 PIANO PER LA SICUREZZA AUTOSTRADALE: ADEGUAMENTO PISTE DI IMMISSIONE IN AUTOSTRADA	811	14.704	15.515	31	63	6	10	56	3.207	7.941	3.038	352	-	-	-	-	-	14.673
		c	4	P.114 ULTERIORI INTERVENTI PER AMMODERNAMENTO ED AMPLIAMENTO AREE SERVIZIO	24	3.764	3.788	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10	285	2.434	758	277	3.764
		e	1	P.76 P.101 TRATTO QUARTO D'ALTINO - S. DONA' DI PIAVE	326.483	5.614	332.097	35	38	24	994	3.898	625	-	-	-	-	-	-	-	-	5.579
		e	3	P.115 TRATTO S.DONA' DI PIAVE - SVINCOLO DI ALVISOPOLI (escluso) - STRALCIO 1	4.510	132.025	136.535	17.839	2.980	8.913	24.214	27.328	26.066	3.423	21.262	-	-	-	-	-	-	114.186
		e	3	P.115 TRATTO S.DONA' DI PIAVE - SVINCOLO DI ALVISOPOLI (escluso) - STRALCIO 2	4.232	187.480	191.712	273	213	320	2.204	10.267	26.558	27.001	6.351	2.245	6.911	55.028	41.032	9.077	-	187.207
		e	3	P.115 TRATTO S.DONA' DI PIAVE - SVINCOLO DI ALVISOPOLI (escluso) - STRALCIO 3	5.233	233.793	239.026	284	765	632	1.286	10.526	23.129	27.751	4.458	315	7.995	77.565	63.042	16.045	-	233.509
		e	4	P.116 NUOVO CASELLO AUTOSTRADALE DI ALVISOPOLI KM 69+900 E COLLEGAMENTO CON SS 14	321	39.781	40.102	42	30	25	40	40	38	17	1.010	979	6.173	17.219	11.177	2.991	-	39.739
		e	7	P.106 TRATTO GONARS - VILLESSE - STRALCIO 1	6.751	56.046	62.797	8.581	16.331	5.340	3.346	9.426	270	420	12.332	-	-	-	-	-	-	47.465
		e	7	P.106 TRATTO GONARS - VILLESSE - STRALCIO 2	254	46.565	46.819	124	2.607	399	1.088	1.331	1.786	533	91	-	-	652	10.855	14.187	12.912	46.441
		e	7	P.106 TRATTO GONARS - VILLESSE - STRALCIO 3	467	87.420	87.887	161	194	121	206	90	78	37	-	-	100	2.240	27.304	36.972	19.917	87.259
		e	5-6-8	P.128 TRATTO NUOVO PONTE SUL FIUME TAGLIAMENTO - GONARS E NUOVO SVINCOLO DI PALMANOVA E VARIANTE SS. 352 - 1 LOTTO	27.552	410.240	437.792	103.564	103.998	43.450	69.561	40.176	1.864	1.985	45.642	-	-	-	-	-	-	306.676
		i	1d	P.102 PIANO DI RISANAMENTO ACUSTICO:BARRIERE FONOASSORBENTI CAMPOFORMIDO e PASIAN DI PRATO	184	3.530	3.714	5	17	4	31	2.627	13	833	-	-	-	-	-	-	-	3.525
		i	1e	P.121 PIANO DI RISANAMENTO ACUSTICO:BARRIERE FONOASSORBENTI DUINO AURISINA	320	6.072	6.392	313	2.462	1.363	1.123	466	30	315	-	-	-	-	-	-	-	5.759
		i	1f	P.122 PIANO DI RISANAMENTO ACUSTICO:BARRIERE FONOASSORBENTI AZZANO DECIMO e FIUME VENETO	31	8.746	8.777	1	6	-	-	92	338	4.057	2.713	1.539	-	-	-	-	-	8.745
		i	1i	PIANO RISANAMENTO ACUSTICO: ULTERIORI INTERVENTI DI BARRIERE FONOASSORBENTI (esclusa terza corsia e Villesse-Gorizia	575	9.349	9.924	2	23	- 1	2	483	310	4.240	3.354	936	-	-	-	-	-	9.347
		j	1	P.91 RAZIONALIZZAZIONE SPAZI NUOVA PALAZZINA CENTRO SERVIZI DI PALMANOVA	3.250	4.634	7.884	3.880	631	289	3	21	- 190	-	-	-	-	-	-	-	-	754
		j	2	P.90 RIFACIMENTO BARRIERE CASELLO DI PORTOGRUARO	740	4.326	5.066	5	16	3	4	68	145	618	3.062	405	-	-	-	-	-	4.321
		j	3	P.100 RIFACIMENTO BARRIERE ESISTENTI	2.690	11.841	14.531	98	23	8	25	2.304	7.768	1.615	-	-	-	-	-	-	-	11.743
		k	1	P.138 - SERVIZIO EUROPEO DI TELEPEDAGGIO E PERCORRENZA REALE	2.414	-	2.414	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		k	2	P.103 CASERMA DI S. DONA' DI PIAVE	237	1.650	1.887	166	7	-	9	88	255	931	194	-	-	-	-	-	-	1.484
		k	3	P.126 - CENTRO SERVIZI E MAGAZZINO RICOVERO AUTOMEZZI DI PORCIA	2.862	18	2.880	94	47	-	24	-	- 147	-	-	-	-	-	-	-	-	- 76
		k	4	P.137 - NUOVO C.R.O. E C.E.D.– ADEGUAMENTO FUNZIONALE OFFICINA POLSTRADA DI PALMANOVA	1.340	- 237	1.103	- 237	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		m	1	P.75 P.94 ADEGUAMENTO RACCORDO AUTOSTRADALE VILLESSE-GORIZIA	132.186	1.373	133.559	185	10	-	59	250	869	-	-	-	-	-	-	-	-	1.188
	Totale opere in corso				**524.365**	**1.280.895**	**1.805.260**	**135.466**	**130.492**	**60.929**	**105.313**	**109.714**	**95.779**	**87.917**	**105.356**	**6.771**	**21.189**	**152.989**	**155.844**	**80.030**	**33.106**	**1.145.429**

C	Nuove opere	Rif. lettera conv.	n. progr.	Denominazione opera	Spesa consuntivata all'Anno 0	Spesa programmata dall'Anno 1	Spesa complessiva	2017/2018	2018/2019	2° sem 2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Totale
		k		P.142 - SISTEMA AUTOMATICO DI RILEVAMENTO EVENTI	92	1.818	1.910	-	-	-	-	42	1.511	5	260	-	-	-	-	-	-	1.818
		k		P.145 - RAMPE A27/A28	5	969	974	-	-	5	-	4	822	7	131	-	-	-	-	-	-	969
		k		P.147 - A28 - LAVORI DI RIQUALIFICAZIONE DELLE BARRIERE DI SICUREZZA AUTOSTRADALI BORDO PONTE SUI MANUFATTI	3.070	402	3.472	9	-	-	-	400	- 7	-	-	-	-	-	-	-	-	393
		k		P.148 SISTEMAZIONI ESTERNE C.S.PALMANOVA	-	2.793	2.793	-	13	4	25	29	927	1.329	466	-	-	-	-	-	-	2.793
		k		P.146 - COMPLETAMENTO CORRIDOIO TECNOLOGICO DA A57 CASELLO DI VENEZIA EST ALL'A4	289	-	289	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		k		P.141 ISTITUZIONE DEL COA PRESSO IL COMPARTIMENTO POLIZIA STRADALE PER IL VENETO DI PADOVA	-	202	202	-	-	-	-	202	-	-	-	-	-	-	-	-	-	202
		k		P.150 - LAVORI DI RIQUALIFICAZIONE DELLE BARRIERE DI SICUREZZA SULLO SPARTITRAFFICO NEL TRATTO LISERT – REDIPUGLIA	-	4.561	4.561	-	-	-	-	35	1.566	2.258	702	-	-	-	-	-	-	4.561
		k		P.151 - REALIZZAZIONE ELEMENTI ANTINTRUSIONE E PROTEZIONE PILE DEI MANUFATTI SU INTERA RETE	-	2.536	2.536	-	-	-	-	24	413	994	802	303	-	-	-	-	-	2.536
		k		INNOVAZIONI GESTIONALI	52	5.878	5.930	-	-	-	-	-	-	-	800	800	1.000	1.200	1.200	878	-	5.878
	Totale nuove opere				**3.508**	**19.155**	**22.667**	**9**	**13**	**9**	**25**	**736**	**5.232**	**4.593**	**3.161**	**1.103**	**1.000**	**1.200**	**1.200**	**878**	**-**	**19.150**
D	**Manutenzioni straordinarie**	**Rif. lettera conv.**	**n. progr.**		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
E	**VALORIZZAZIONE A BILANCIO OPERE CONVENZIONI ANTECEDENTI ALLA CONVENZIONE UNICA DD. 07/11/2007 LEGGE N. 101 DEL 07/06/2008**				**361.201**	**12.157**	**373.358**	-	-	-	-	**8.341**	**3.816**	-	-	-	-	-	-	-	-	**12.157**
A:E	**Spesa complessiva**				**1.228.873**	**1.314.521**	**2.543.394**	**135.518**	**130.528**	**60.938**	**113.972**	**115.732**	**101.501**	**92.505**	**108.517**	**7.874**	**22.189**	**154.189**	**157.044**	**80.908**	**33.106**	**1.179.003**

Legenda

lett. c: Indicare il riferimento alla classificazione del testo di Convenzione (art. 2)
lett. d: Indicare il riferimento alla classificazione del testo di Convenzione (sottoinsieme art. 2
lett. e: Riportare la medesima denominazione prevista in convenzione e nell'Allegato "K
lett. f: Indicare la spesa consuntivata per l'investimento sino all'anno (
lett. g: Indicare la spesa prevista nel piano finanziario dall'anno 1 alla scadenza del pian
lett. h: Indicare la spesa dell'investimento a vita intera (consuntivo più futuro
lett. i - z: Riportare la spesa annua prevista per l'investimento

Note

Gli importi di spesa devono risultare riconciliabili con le schede che compongono l'Allegato "K"

S.p.A. AUTOVIE VENETE

Piano Economico Finanziario e Piano Finanziario Regolatorio

Costi operativi e ricavi accessori

€/1.000

Costi operativi e ricavi accessori a "moneta costante"	Rigo	2016	2017	2018	2019	2° semestre 2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038
Inflazione		0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%
Coefficiente di inflazione			1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,01	1,01	1,02	1,02	1,03	1,03	1,04	1,04	1,05	1,05	1,06	1,06	1,07	1,07	1,08	1,08	1,09
RICAVI																									
Ricavi da pedaggi	[2.1]	178.339,0	185.788,8	188.910,6	187.372,7	98.046,5	138.369,5	156.870,4	170.164,5	182.684,3	191.117,0	195.458,7	188.960,5	190.460,3	194.500,7	191.334,6	196.320,2	192.690,2	189.038,9	185.385,4	181.757,6	178.163,6	174.616,5	171.126,6	167.678,1
Proventi netti da subconcessioni e attivita' collaterali	[2.2]	2.942,0	974,0	6.539,0	7.512,0	3.784,6	12.148,0	8.104,0	4.735,0	4.793,0	4.847,0	4.642,0	4.682,0	4.716,0	4.891,0	4.919,0	4.944,0	4.967,0	4.989,0	5.010,0	5.030,0	5.050,0	5.069,0	5.088,0	5.088,0
Altri proventi	[2.3]	8.454,0	3.937,0	7.732,0	7.569,0	4.372,0	5.621,0	5.240,0	5.956,0	5.956,0	5.956,0	5.956,0	5.956,0	5.956,0	5.956,0	5.956,0	5.956,0	5.956,0	5.956,0	5.956,0	5.956,0	5.956,0	5.956,0	5.956,0	5.956,0
Ricavi lavori c/terzi	[2.4]	477,0	534,0	9.132,0	10.120,0	2.558,0	7.828,0	12.276,0	9.780,0	7.700,0	7.323,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Totale	**[2.5]**	**190.212,0**	**191.233,8**	**212.313,6**	**212.573,7**	**108.761,1**	**163.966,5**	**182.490,4**	**190.635,5**	**201.133,3**	**209.243,0**	**206.056,7**	**199.598,5**	**201.132,3**	**205.347,7**	**202.209,6**	**207.220,2**	**203.613,2**	**199.983,9**	**196.351,4**	**192.743,6**	**189.169,6**	**185.641,5**	**182.170,6**	**178.722,1**
COSTI OPERATIVI																									
Costi di produzione:																									
Costi personale addetto alla riscossione	[2.6.1]	38.642,0	13.548,0	54.688,0	56.139,0	27.805,5	53.132,0	54.295,0	54.690,0	53.797,0	52.140,0	49.987,0	49.466,0	49.425,0	49.465,0	49.460,0	49.454,0	49.235,0	49.021,0	49.021,0	49.021,0	49.021,0	49.021,0	49.021,0	49.021,0
Costi personale addetto alla sicurezza	[2.6.2]	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Costi personale addetto alla manutenzione	[2.6.3]	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Costi personale addetto a ...	[2.6.4]	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Costi manutenzione e rinnovi	[2.7]	9.916,0	4.255,0	13.937,0	13.847,0	6.787,2	16.026,0	15.887,0	14.110,0	13.851,0	14.799,0	15.421,0	15.507,0	15.507,0	15.507,0	15.507,0	15.507,0	15.507,0	15.507,0	15.507,0	15.507,0	15.507,0	15.507,0	15.507,0	15.507,0
Costi lavori c/terzi	[2.8]	370,0	611,0	9.143,0	10.115,0	2.537,8	7.828,0	12.276,0	9.780,0	7.700,0	7.323,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Prestazioni di servizi	[2.9]	6.093,0	2.250,0	8.916,0	8.756,0	4.602,0	7.639,0	8.650,0	8.343,0	8.160,0	7.981,0	7.981,0	7.981,0	7.981,0	7.981,0	7.981,0	7.981,0	7.981,0	7.981,0	7.981,0	7.981,0	7.981,0	7.981,0	7.981,0	7.981,0
Canoni di concessione	[2.10]	4.868,5	4.653,7	5.841,7	5.999,3	3.110,0	5.750,5	5.385,7	5.030,9	5.343,0	5.556,2	5.619,4	5.471,5	5.514,2	5.646,2	5.575,8	5.700,5	5.618,0	5.534,7	5.451,2	5.368,2	5.285,9	5.204,6	5.124,6	5.041,9
Acquisti di materie e beni di consumo	[2.11.1]	1.005,0	322,0	1.402,0	1.595,0	577,4	1.289,0	1.311,0	1.270,0	1.242,0	1.215,0	1.215,0	1.215,0	1.215,0	1.215,0	1.215,0	1.215,0	1.215,0	1.215,0	1.215,0	1.215,0	1.215,0	1.215,0	1.215,0	1.215,0
Variazione delle rimanenze	[2.11.2]	-15,0	26,0	-45,0	-74,0	23,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Altri costi di produzione	[2.11.3]	3.145,0	716,0	3.603,0	3.697,0	1.768,0	3.655,0	3.739,0	3.372,0	3.298,0	3.226,0	3.226,0	3.226,0	3.226,0	3.226,0	3.226,0	3.226,0	3.226,0	3.226,0	3.226,0	3.226,0	3.226,0	3.226,0	3.226,0	3.226,0
Costi commerciali:																									
Costi personale	[2.12]	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Prestazioni di servizi	[2.13]	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Altri costi commerciali	[2.14]	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Costi amministrativi e generali:																									
Costi personale	[2.15]	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Prestazioni di servizi	[2.16]	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Altri costi amministrativi e generali	[2.17]	2.540,0	1.301,0	2.686,0	2.893,0	1.734,0	2.406,0	2.537,0	2.513,0	2.458,0	2.404,0	2.404,0	2.404,0	2.404,0	2.404,0	2.404,0	2.404,0	2.404,0	2.404,0	2.404,0	2.404,0	2.404,0	2.404,0	2.404,0	2.404,0
(Costi capitalizzati.Spese del personale)	[2.18.1]	-2.284,0	-698,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	70,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
(Costi capitalizzati.Costi materiali)	[2.18.2]	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
(Costi capitalizzati.Costi ...)	[2.18.3]	-94,0	-88,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Fondo rinnovi																									
Utilizzo	[2.19]	-9.916,0	-4.255,0	-13.937,0	-13.847,0	-6.787,0	-14.284,0	-14.647,0	-14.110,0	-13.851,0	-14.799,0	-15.421,0	-15.507,0	-15.507,0	-15.507,0	-15.507,0	-15.507,0	-15.507,0	-15.507,0	-15.507,0	-15.507,0	-15.507,0	-15.507,0	-15.507,0	-341,0
(Accantonamento)	[2.20]	10.292,0	4.379,0	0,0	13.661,0	5.319,0	14.647,0	14.451,0	13.851,0	14.799,0	15.421,0	15.507,0	15.507,0	15.507,0	15.507,0	15.507,0	15.507,0	15.507,0	15.507,0	15.507,0	15.507,0	15.507,0	15.507,0	0,0	0,0
Altri accantonamenti e svalutazioni	[2.21]	964,0	890,0	203,0	1.066,0	528,0	11.505,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Totale	**[2.22]**	**59.889,5**	**27.682,7**	**100.171,7**	**102.967,3**	**48.945,0**	**97.725,5**	**104.080,7**	**99.108,9**	**95.849,0**	**94.644,2**	**85.853,4**	**85.270,5**	**85.272,2**	**85.444,2**	**85.368,8**	**85.487,5**	**85.186,0**	**84.888,7**	**84.805,2**	**84.722,2**	**84.639,9**	**84.558,6**	**84.478,6**	**84.395,9**
Margine operativo lordo (2.5 + 2.22)	**[2.23]**	**130.322,5**	**163.551,1**	**112.141,9**	**109.606,4**	**59.816,1**	**66.241,0**	**78.409,7**	**91.526,6**	**105.284,3**	**114.598,8**	**120.203,3**	**114.328,0**	**115.860,1**	**119.903,4**	**116.840,8**	**121.732,7**	**118.427,2**	**115.095,1**	**111.546,2**	**108.021,4**	**104.529,6**	**101.082,9**	**97.691,9**	**94.326,2**

Costi operativi e ricavi accessori a "valore nominale"	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039
Inflazione	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%
Coefficiente di inflazione	1,0	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,01	1,01	1,02	1,02	1,03	1,03	1,04	1,04	1,05	1,05	1,06	1,06	1,07	1,07	1,08	1,08	1,09
Costi per il personale	38.642,0	13.548,0	54.688,0	56.139,0	27.805,5	53.132,0	54.295,0	54.963,5	54.336,3	52.926,0	50.994,3	50.715,1	50.926,4	51.222,5	51.473,4	51.724,5	51.752,9	51.785,6	52.044,5	52.304,7	52.566,3	52.829,1	53.093,2	53.358,7
Costi di manutenzione e rinnovi	9.916,0	4.255,0	13.937,0	13.847,0	6.787,2	16.026,0	15.887,0	14.180,6	13.989,9	15.022,1	15.731,7	15.898,6	15.978,1	16.058,0	16.138,2	16.218,9	16.300,0	16.381,5	16.463,4	16.545,8	16.628,5	16.711,6	16.795,2	16.879,2
Acquisti di materie prime e beni di consumo	990,0	348,0	1.357,0	1.521,0	600,4	1.289,0	1.311,0	1.276,4	1.254,5	1.233,3	1.239,5	1.245,7	1.251,9	1.258,2	1.264,5	1.270,8	1.277,1	1.283,5	1.289,9	1.296,4	1.302,9	1.309,4	1.315,9	1.322,5
Altri costi operativi	12.148,0	4.878,0	24.348,0	25.461,0	10.641,8	21.528,0	27.202,0	24.128,0	21.832,7	21.249,6	13.885,3	13.954,7	14.024,5	14.094,6	14.165,1	14.235,9	14.307,1	14.378,6	14.450,5	14.522,7	14.595,4	14.668,3	14.741,7	14.815,4
Proventi da subconcessioni ed attività collaterali	-2.942,0	-974,0	-6.539,0	-7.512,0	-3.784,6	-12.148,0	-8.104,0	-4.758,7	-4.841,0	-4.920,1	-4.735,5	-4.800,2	-4.859,3	-5.064,8	-5.119,2	-5.171,0	-5.221,0	-5.270,4	-5.319,0	-5.366,9	-5.415,2	-5.462,8	-5.510,7	-5.538,2
Altri proventi	-11.215,0	-5.169,0	-16.864,0	-17.689,0	-6.930,0	-13.449,0	-17.516,0	-15.744,3	-13.792,9	-13.479,2	-6.076,0	-6.106,4	-6.136,9	-6.167,6	-6.198,5	-6.229,4	-6.260,6	-6.291,9	-6.323,4	-6.355,0	-6.386,7	-6.418,7	-6.450,8	-6.483,0
Totale	**47.539,0**	**16.886,0**	**70.927,0**	**71.767,0**	**35.120,4**	**66.378,0**	**73.075,0**	**74.045,4**	**72.779,4**	**72.031,8**	**71.039,2**	**70.907,4**	**71.184,7**	**71.400,8**	**71.723,4**	**72.049,6**	**72.155,5**	**72.267,0**	**72.606,0**	**72.947,7**	**73.291,0**	**73.637,0**	**73.984,6**	**74.354,5**

Determinazione del tasso di congrua remunerazione Delibera CIPE n. 39/2007

S.p.A. AUTOVIE VENETE

Calcolo del costo medio ponderato del capitale

Remunerazione dell'equity		
	Rendimento risk free	2,68%
	Premio rischio di mercato	5,50%
	Beta Levered	0,600
	Remunerazione dell'equity	5,98%
	E/(D+E)	56,00%
	Incidenza remunerazione equity su WACC	3,35%
Remunerazione del debito		
	Kd	4,68%
	Tax shield	-1,12%
	Remunerazione del debito netta	3,56%
	D/(D+E)	44,00%
	Incidenza remunerazione del debito netta su WACC	1,56%
WACC Netto		**4,91%**
	Incidenza media costi del personale su capitale investito	0,00%
	Costi del personale	*0,0*
	Capitale investito	*485.894,0*
	- immobilizzazioni immateriali nette	*1.318,0*
	- immobilizzazioni materiali nette	*484.576,0*
	Aliquota IRES	24,00%
	Aliquota IRAP	4,82%
	Tax rate medio (IRES e IRAP)	28,82%
WACC lordo		**6,92%**

WACC determinato dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti in occasione del parere n. 3 dell'8.05.2019 reso, nell'ambito del procedimento di affidamento della concessione alla A22 Autostrada del Brennero S.p.A. e utilizzato nella definizione del PFR della Società Alto Adriatico S.p.A. oggetto di approvazione con delibera CIPE n. 39 del 24.07.2019.

S.p.A. AUTOVIE VENETE

Calcolo del costo medio ponderato del capitale

Remunerazione dell'equity		
	Rendimento risk free	2,68%
	Premio rischio di mercato	5,50%
	Beta Levered	0,602
	Remunerazione dell'equity	6,00%
	E/(D+E)	56,00%
	Incidenza remunerazione equity su WACC	3,36%
Remunerazione del debito		
	Kd	4,68%
	Tax shield	-1,29%
	Remunerazione del debito netta	3,40%
	D/(D+E)	44,00%
	Incidenza remunerazione del debito netta su WACC	1,49%
WACC Netto		**4,85%**
	Aliquota IRES	27,50%
	Aliquota IRAP	4,82%
	Tax rate medio (IRES e IRAP)	32,32%
WACC lordo		**7,17%**

WACC determinato dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti in occasione del parere n. 3 dell'8.05.2019 reso, nell'ambito del procedimento di affidamento della concessione alla A22 Autostrada del Brennero S.p.A. e utilizzato nella definizione del PFR della Società Alto Adriatico S.p.A. oggetto di approvazione con delibera CIPE n. 39 del 24.07.2019. Aggiornato per gli esercizi 2019, 2020 e 2021 a seguito dell'addizionale IRES introdotta dalla Legge 160/2019 (Legge di bilancio 2020), art. 1, comma 716.

S.p.A. AUTOVIE VENETE

Capitale investito netto iniziale

		2017		
Rif. bilancio	**Immobilizzazioni immateriali**	**Dato di bilancio**	**Variazione**	**Importo ammesso**
a	*b*	*c*	*d*	*e*
BI.2	Costi di ricerca sviluppo e pubblicità			0,0
BI.3	Diritti di brevetto industriale e utilizzo opere d'ingegno	688		688,0
BI.4	Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	123		123,0
BI.6	Immobilizzazioni in corso e acconti	95		95,0
BI.7	altre	1		1,0
	Totale immobilizzazioni immateriali	**907**	**0**	**907**

Rif. bilancio	**Immobilizzazioni materiali**	**Dato di bilancio**	**Variazione**	**Importo ammesso**
a	*b*	*c*	*d*	*e*
BII.1	Terreni e fabbricati	2.135		2.135,0
BII.2	Impianti e macchinari	0		0,0
BII.3	Attrezzature industriali e commerciali + imm. in corso	2.213		2.213,0
BII.4 - 5	Altri beni	109		109,0
BII.6	Altri beni devolvibili (autostrada)	1.239.090	**-2.106**	1.236.984,0
BII.6d	(Fondo contributi in conto capitale) *	-169.540	-2.582	-172.122,0
BII.6d	(Fondo ammortamento finanziario)	-723.049		-723.049,0
	Totale immobilizzazioni materiali	**350.958**	**-4.688**	**346.270,0**
	(*) la variazione ricompresa nel patrimonio netto			
	CAPITALE INVESTITO NETTO INIZIALE			**347.177,0**

	Articolazione delle Variazioni ai fini regolatori	
c.1	Spesa per investimento non riconosciuta ai fini regolatori	0
c.2	Oneri finanziari capitalizzati nel corso del periodo regolatorio	0
c.3	Investimenti "sospesi" da SVCA	-3.988
c.4	Investimenti non presentati a remunerazione	1.882
c.5	Investimenti realizzati nel periodo 1/10/2012-31/12/2012	0
c.6	Altro (da specificare)	0
	Totale importi sospesi / non riconosciuti	**-2.106,0**

Capitale investito netto iniziale - beni reversibili

€migliaia	**2008**	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**	**2013**	**2014**	**2015**	**2016**	**2017**	**Totale**
variazione Investimenti	44.607	49.073	56.848	59.447	123.365	149.305	126.583	50.058	36.593	35.175	**731.054**
Oneri finanziari capitalizzati	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	**0**
Ammortamento finanziario											
- Bilancio	16.443	16.942	17.806	18.030	43.542	51.346	46.788	36.358	38.938	56.545	**342.738**
- PFR	16.443	16.942	17.806	18.030	43.542	51.346	46.788	36.358	38.938	56.545	**342.738**
Fondo contributi in conto capitale	-20.297	-20.297	-20.297	-20.297	-20.297	-20.297	-45.079	-48.652	-78.652	-172.123	
Bilancio											
Beni reversibili	552.644	601.717	658.565	718.012	841.377	990.682	1.117.265	1.167.323	1.203.916	1.239.091	
Fondo ammortamento finanziario	-384.871	-401.813	-419.619	-437.649	-481.953	-533.299	-590.309	-627.566	-666.504	-723.049	
Fondo contributi in conto capitale*	-17.714	-17.714	-17.714	-17.714	-17.714	-17.714	-42.496	-46.069	-76.069	-169.540	
Totale	**150.059**	**182.190**	**221.232**	**262.649**	**341.710**	**439.669**	**484.460**	**493.688**	**461.343**	**346.502**	
PFR											
Beni reversibili											
Fondo ammortamento finanziario											
Fondo contributi in conto capitale	-20.297	-20.297	-20.297	-20.297	-20.297	-20.297	-45.079	-48.652	-78.652	-172.123	
Totale	**-20.297**	**-20.297**	**-20.297**	**-20.297**	**-20.297**	**-20.297**	**-45.079**	**-48.652**	**-78.652**	**-172.123**	

* solo contributi iscritti nel fondo ammortamento finanziario e contributi

Legenda

lett. a:	Classificazione di bilancio
lett. b	Voci di bilancio
lett. c - d:	Importi di bilancio riferiti all'anno zero
lett.e - f:	Variazioni apportate ai fini regolatori dal Concedente
lett. g - h:	Importo riconosciuto ai fini regolatori per la determinazione delle tariffe

Note

Le voci BI sono esposte al netto del fondo d'ammortamento.

Modello di Piano Economico-Finanziario regolatorio

S.p.A. AUTOVIE VENETE
Piano Finanziario Regolatorio
Sintesi
€/1.000

		30/6/16	30/6/17		2018/2019	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038
			1	*1*	*1*	*1*	*1*	*1*	*1*	*1*	*1*	*1*	*1*	*1*	*1*	*1*	*1*	*1*	*1*	*1*	*1*	*1*	*1*	*1*	*1*
		2016	**2017**	**2018**	**2019**	**2°sem2019**	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**	**2030**	**2031**	**2032**	**2033**	**2034**	**2035**	**2036**	**2037**	**2038**
	Inflazione		0,90%	0,90%	1,20%	0,00%	0,00%	0,00%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%
	Tariffa media ponderata																								
	Leggeri	0,05647	0,05696	0,05803	0,05803	0,05803	0,05803	0,05803	0,05832	0,05861	0,05890	0,05920	0,05949	0,05979	0,06009	0,05898	0,05789	0,05682	0,05578	0,05475	0,05374	0,05275	0,05177	0,05082	0,04988
	Pesanti	0,10296	0,10385	0,10580	0,10580	0,10580	0,10563	0,10563	0,10616	0,10669	0,10722	0,10776	0,10830	0,10884	0,10938	0,10737	0,10539	0,10344	0,10153	0,09966	0,09782	0,09602	0,09425	0,09251	0,09080
	Δ%		0,86%	1,88%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%	-1,84%	-1,84%	-1,84%	-1,84%	-1,84%	-1,84%	-1,84%	-1,84%	-1,84%	-1,84%
	Inflazione		0,90%	0,90%	1,20%	0,00%	0,00%	0,00%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%
	α		100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%
	Fattore X		-4,72%	-4,72%	-4,72%	-4,72%	-4,72%	-10,54%	-10,54%	-10,54%	-10,54%	-10,54%	-10,54%	-10,54%	-10,54%	-10,54%	-10,54%	-10,54%	-10,54%	-10,54%	-10,54%	-10,54%	-10,54%	-10,54%	-10,54%
	Fattore K		4,68%	5,70%	3,52%	4,72%	4,72%	10,54%	10,54%	10,54%	10,54%	10,54%	10,54%	10,54%	10,54%	8,19%	8,19%	8,19%	8,19%	8,19%	8,19%	8,19%	8,19%	8,19%	8,19%
	Conguaglio tariffa per variazione Tax Rate																								
	βΔq	0,00%	0,00%																						
	Volumi di traffico																								
	Veicoli leggeri	1.819.447,0	1.869.965,0	1.826.735,0	1.762.286,0	949.594,0	1.108.492,1	1.341.795,1	1.502.811,0	1.647.081,0	1.762.376,1	1.797.624,1	1.746.057,1	1.758.185,0	1.792.546,0	1.776.247,9	1.887.692,9	1.896.762,9	1.905.342,9	1.913.539,9	1.921.377,0	1.928.934,0	1.936.274,9	1.943.444,9	1.950.441,0
	Veicoli pesanti	756.699,8	790.318,0	814.316,0	813.024,0	405.907,0	699.846,1	746.749,1	784.087,0	823.291,1	839.757,1	861.461,1	828.325,1	835.849,1	855.191,0	877.610,0	910.359,0	915.347,1	919.704,0	923.592,0	927.135,0	930.429,0	933.547,0	936.547,0	939.449,0
	Δ%																								
	Leggeri		2,78%	-2,31%	-3,53%	-46,12%	16,73%	21,05%	12,00%	9,60%	7,00%	2,00%	-2,87%	0,69%	1,95%	-0,91%	6,27%	0,48%	0,45%	0,43%	0,41%	0,39%	0,38%	0,37%	0,36%
	Pesanti		4,44%	3,04%	-0,16%	-50,07%	72,42%	6,70%	5,00%	5,00%	2,00%	2,58%	-3,85%	0,91%	2,31%	2,62%	3,73%	0,55%	0,48%	0,42%	0,38%	0,36%	0,34%	0,32%	0,31%
	RICAVI NETTI DA PEDAGGIO (*)		**185.788,8**	**188.910,6**	**187.372,7**	**97.115,6**	**140.751,0**	**156.738,7**	**170.876,0**	**184.368,4**	**193.846,8**	**199.241,3**	**193.581,2**	**196.093,1**	**201.253,9**	**198.988,1**	**205.221,4**	**202.468,0**	**199.654,9**	**196.809,0**	**193.947,2**	**191.085,2**	**188.235,1**	**185.405,5**	**182.598,7**
		1.235.686,6	**35.175,5**	**135.518,0**	**130.528,0**	**60.942,1**	**113.972,0**	**115.732,0**	**101.501,0**	**92.505,0**	**108.517,0**	**7.874,0**	**22.189,0**	**154.189,0**	**157.044,0**	**80.908,0**	**33.106,0**	**0,0**	**0,0**							
a1	Beni reversibili	1.203.915,4	1.239.090,9	1.374.608,9	1.505.136,9	1.566.079,0	1.680.051,0	1.795.783,0	1.897.284,0	1.989.789,0	2.098.306,0	2.106.180,0	2.128.369,0	2.282.558,0	2.439.602,0	2.520.510,0	2.553.616,0	2.553.616,0	2.553.616,0	2.553.616,0	2.553.616,0	2.553.616,0	2.553.616,0	2.553.616,0	2.553.616,0
a2	Fondo ammortamento finanziario	-666.504,0	-723.049,0	-774.320,0	-829.587,0	-856.483,7	-913.665,7	-976.264,7	-1.042.667,7	-1.112.772,7	-1.190.656,7	-1.273.908,7	-1.354.468,7	-1.437.608,7	-1.525.237,7	-1.612.105,7	-1.703.826,7	-1.794.243,7	-1.883.262,7	-1.970.653,7	-2.056.358,7	-2.140.332,7	-2.222.543,7	-2.302.967,7	-2.373.609,0
a3	Contributi in conto impianti	-78.651,0	-172.122,0	-172.122,0	-172.122,0	-172.122,0	-172.122,0	-172.122,0	-172.122,0	-172.122,0	-172.122,0	-172.122,0	-172.122,0	-172.122,0	-172.122,0	-172.122,0	-172.122,0	-172.122,0	-172.122,0	-172.122,0	-172.122,0	-172.122,0	-172.122,0	-172.122,0	-172.122,0
a4	Immobilizzazioni non reversibili nette	10.592,6	5.363,3	5.908,1	9.263,9	9.473,5	8.498,6	10.524,6	13.024,9	15.822,3	18.219,6	20.106,6	21.593,6	22.680,6	23.367,6	23.654,6	23.654,6	23.654,6	23.654,6	23.654,6	23.654,6	23.654,6	23.654,6	23.654,6	23.654,6
a5	Variazioni ai fini regolatori	-7.491,4	-2.106,0	-4.465,9	0,0	0,0	-7.885,0	-7.885,0	-7.885,0	-7.885,0	-7.885,0	-7.885,0	-7.885,0	-7.885,0	-7.885,0	-7.885,0	-7.885,0	-7.885,0	-7.885,0	-7.885,0	-7.885,0	-7.885,0	-7.885,0	-7.885,0	-7.885,0
A	**Capitale Investito Netto Regolatorio**	**461.861,6**	**347.177,2**	**429.609,1**	**512.691,8**	**546.946,9**	**594.877,0**	**650.036,0**	**687.634,3**	**712.831,6**	**745.862,0**	**672.371,0**	**615.487,0**	**687.623,0**	**757.725,0**	**752.052,0**	**693.437,0**	**603.020,0**	**514.001,0**	**426.610,0**	**340.905,0**	**256.931,0**	**174.720,0**	**94.296,0**	**23.654,6**
b1	WACC Lordo	7,68%	7,68%	7,32%	6,92%	7,17%	7,17%	7,17%	6,92%	6,92%	6,92%	6,92%	6,92%	6,92%	6,92%	6,92%	6,92%	6,92%	6,92%	6,92%	6,92%	6,92%	6,92%	6,92%	6,92%
B	**Costi di remunerazione del capitale investito**		**35.471,0**	**25.413,4**	**29.728,9**	**18.380,1**	**39.216,1**	**42.652,7**	**44.982,5**	**47.584,3**	**49.327,9**	**51.613,6**	**46.528,1**	**42.591,7**	**47.583,5**	**52.434,6**	**52.042,0**	**47.985,8**	**41.729,0**	**35.568,9**	**29.521,4**	**23.590,6**	**17.779,6**	**12.090,6**	**6.525,3**
c1	Ammortamento finanziario (al netto della quota riferita agli oneri finanziari capitalizzati)		56.545,0	51.271,0	55.267,0	26.896,7	57.182,0	62.599,0	66.403,0	70.105,0	77.884,0	83.252,0	80.560,0	83.140,0	87.629,0	86.868,0	91.721,0	90.417,0	89.019,0	87.391,0	85.705,0	83.974,0	82.211,0	80.424,0	70.641,4
c2	Ammortamento tecnico beni non reversibili ed immobilizzazioni immateriali		2.187,2	1.917,9	1.979,7	1.024,9	2.107,0	1.974,0	1.499,7	1.202,7	1.602,7	2.113,0	2.513,0	2.913,0	3.313,0	3.713,0	4.000,0	4.000,0	4.000,0	4.000,0	4.000,0	4.000,0	4.000,0	4.000,0	4.000,0	4.000,0
C	**Costi di rimborso del capitale investito**		**58.732,2**	**53.188,9**	**57.246,7**	**27.921,5**	**59.289,0**	**64.573,0**	**67.902,7**	**71.307,7**	**79.486,7**	**85.365,0**	**83.073,0**	**86.053,0**	**90.942,0**	**90.581,0**	**95.721,0**	**94.417,0**	**93.019,0**	**91.391,0**	**89.705,0**	**87.974,0**	**86.211,0**	**84.424,0**	**74.641,4**
D	**Variazioni ai fini regolatori**																								
e1	Costi per il personale [Rigo 2.6 + Rigo 2.12 + Rigo 2.15]		50.147,8	54.688,0	56.139,0	27.805,5	53.132,0	54.295,0	54.963,5	54.336,3	52.926,0	50.994,3	50.715,1	50.926,4	51.222,5	51.473,4	51.724,5	51.752,9	51.785,6	52.044,5	52.304,7	52.566,3	52.829,1	53.093,2	53.358,7
e2	Costi di manutenzione e rinnovi [Rigo 2.7]		14.171,0	13.937,0	13.847,0	6.787,2	16.026,0	15.887,0	14.180,6	13.989,9	15.022,1	15.731,7	15.898,6	15.978,1	16.058,0	16.138,2	16.218,9	16.300,0	16.381,5	16.463,4	16.545,8	16.628,5	16.711,6	16.795,2	16.879,2
e3	Canoni di concessione [Rigo 2.10]		5.242,1	5.841,7	5.999,3	3.014,4	5.807,6	5.382,5	5.052,8	5.393,1	5.636,3	5.728,9	5.606,0	5.678,1	5.843,0	5.799,6	5.959,5	5.903,4	5.845,8	5.787,2	5.728,1	5.669,1	5.610,2	5.551,9	5.490,0
e4	Acquisti di materie prime e beni di consumo [Rigo 2.11.1 + Rigo 2.11.2]		1.338,0	1.357,0	1.521,0	600,4	1.289,0	1.311,0	1.276,4	1.254,5	1.233,3	1.239,5	1.245,7	1.251,9	1.258,2	1.264,5	1.270,8	1.277,1	1.283,5	1.289,9	1.296,4	1.302,9	1.309,4	1.315,9	1.322,5
e5	Altri costi amministrativi e generali [Rigo 2.8 + Rigo 2.9 + Rigo 2.11.3 + Rigo 2.13 + Rigo 2.14 + Rigo 2.16 + Rigo 2.17]		18.846,2	24.333,1	25.461,0	10.641,8	21.528,0	27.202,0	24.128,0	21.832,7	21.249,6	13.885,3	13.954,7	14.024,5	14.094,6	14.165,1	14.235,9	14.307,1	14.378,6	14.450,5	14.522,7	14.595,4	14.668,3	14.741,7	14.815,4
e6	Proventi da subconcessioni ed attività collaterali [Rigo 2.2]		-3.916,0	-6.539,0	-7.512,0	-3.784,6	-12.148,0	-8.104,0	-4.758,7	-4.841,0	-4.920,1	-4.735,5	-4.800,2	-4.859,3	-5.064,8	-5.119,2	-5.171,0	-5.221,0	-5.270,4	-5.319,0	-5.366,9	-5.415,2	-5.462,8	-5.510,7	-5.538,2
e7	Altri proventi [Rigo 2.3 + Rigo 2.4]		-9.230,0	-16.146,0	-17.689,0	-6.014,2	-13.449,0	-17.516,0	-15.744,3	-13.792,9	-13.479,2	-6.076,0	-6.106,4	-6.136,9	-6.167,6	-6.198,5	-6.229,4	-6.260,6	-6.291,9	-6.323,4	-6.355,0	-6.386,7	-6.418,7	-6.450,8	-6.483,0
E	**Totale costi operativi al netto dei ricavi accessori**		**76.599,1**	**77.471,8**	**77.766,3**	**39.050,6**	**72.185,6**	**78.457,5**	**79.098,1**	**78.172,4**	**77.668,1**	**76.768,1**	**76.513,4**	**76.862,7**	**77.243,8**	**77.523,0**	**78.009,2**	**78.058,9**	**78.112,8**	**78.393,2**	**78.675,8**	**78.960,1**	**79.247,2**	**79.536,5**	**79.844,5**
	COSTI AMMESSI A REMUNERAZIONE [B+C+D+E]		**170.802,3**	**156.074,0**	**164.742,0**	**85.352,2**	**170.690,7**	**185.683,2**	**191.983,3**	**197.064,4**	**206.482,7**	**213.746,7**	**206.114,5**	**205.507,4**	**215.769,3**	**220.538,6**	**225.772,1**	**220.461,8**	**212.860,8**	**205.353,1**	**197.902,2**	**190.524,7**	**183.237,8**	**176.051,1**	**161.011,2**
	Verifica dei flussi di cassa operativi lordo imposte																								
	Investimenti					-398.591,9	-107.219,1	-119.732,0	-105.501,0	-96.505,0	-112.517,0	-11.874,0	-26.189,0	-158.189,0	-161.044,0	-84.908,0	-37.106,0	-4.000,0	-4.000,0	-4.000,0	-4.000,0	-4.000,0	-4.000,0	-4.000,0	-4.000,0
	Contributi						0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	Costi operativi , al netto dei ricavi accessori						-72.185,6	-78.457,5	-79.098,1	-78.172,4	-77.668,1	-76.768,1	-76.513,4	-76.862,7	-77.243,8	-77.523,0	-78.009,2	-78.058,9	-78.112,8	-78.393,2	-78.675,8	-78.960,1	-79.247,2	-79.536,5	-79.844,5
	Ricavi netti da pedaggio						140.751,0	156.738,7	170.876,0	184.368,4	193.846,8	199.241,3	193.581,2	196.093,1	201.253,9	198.988,1	205.221,4	202.468,0	199.654,9	196.809,0	193.947,2	191.085,2	188.235,1	185.405,5	182.598,7
	FLUSSI DI CASSA OPERATIVI LORDO IMPOSTE					**-398.591,9**	**-38.653,7**	**-41.450,9**	**-13.723,2**	**9.691,0**	**3.661,7**	**110.599,2**	**90.878,8**	**-38.958,6**	**-37.033,9**	**36.557,1**	**90.106,2**	**120.409,0**	**117.542,1**	**114.415,8**	**111.271,3**	**108.125,1**	**104.987,9**	**101.869,0**	**98.754,1**
	TIR					**6,83%**	**7,17%**	**6,92%**																	
	WACC Lordo					**7,17%**	**7,17%**	**6,92%**																	
	Differenza					**-0,34%**	**0,00%**	**0,00%**																	
	Calcolo della remunerazione non corrisposta [Saldo delle poste figurative]		0,0	0,0	0,0	-0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,0	0,0	-0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	Poste figurative [Differenza tra costi ammessi e ricavi netti da pedaggio		-14.986,5	-32.836,6	-22.630,7	-11.763,4	29.939,7	28.944,6	21.107,3	12.696,0	12.636,0	14.505,4	12.533,3	9.414,3	14.515,4	21.550,5	20.550,8	17.993,8	13.205,8	8.544,1	3.955,1	-560,5	-4.997,3	-9.354,4	-21.587,5
	Saldo delle poste figurative	-46.073,7	-64.598,7	-102.163,9	-131.864,2	-148.354,9	-129.052,3	-109.360,8	-95.821,2	-89.756,0	-83.331,2	-74.592,3	-67.220,8	-62.458,1	-52.264,8	-34.331,0	-16.156,0	719,9	13.975,5	23.486,7	29.067,1	30.518,0	27.632,6	20.190,3	0,0
	VA DEL TOTALE COSTI AMMESSI A REMUNERAZIONE NEL PERIODO DI CONCESSIONE					**1.914.735,5**	**1.911.271,0**																		
	VA RICAVI NETTI DA PEDAGGIO NEL PERIODO DI CONCESSIONE					**1.914.735,5**	**1.911.271,0**																		
	Differenza					**0,0**	**0,0**																		
	VA delle poste figurative					**0,0**	**0,0**																		

(*) i ricavi da pedaggio a tutto il 31.12.2020 sono dati a consuntivo e non corrispondono alla tariffa teorica media moltiplicata per i volumi di traffico effettivi.

S.p.A. AUTOVIE VENETE

Piano Finanziario Regolatorio

Calcolo Fattore X

€/1.000		*2016/2017*	*2017/2018*	*2018/2019*	*2019*	*2020*	*2021*	*2022*	*2023*	*2024*	*2025*	*2026*	*2027*	*2028*	*2029*	*2030*	*2031*	*2032*	*2033*	*2034*	*2035*	*2036*	*2037*	*2038*
	2015/2016	*1*	*1*	*1*	*1*	*1*	*1*	*1*	*1*	*1*	*1*	*1*	*1*	*1*	*1*	*1*	*1*	*1*	*1*	*1*	*1*	*1*	*1*	*1*
	2016	**2017**	**2018**	**2019**	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**	**2030**	**2031**	**2032**	**2033**	**2034**	**2035**	**2036**	**2037**	**2038**
Inflazione		0,90%	0,90%	1,20%	0,00%	0,00%	0,00%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%
Tariffa media ponderata																								
Leggeri	0,05647	0,05696	0,05803	0,05598	0,05334	0,05082	0,04547	0,04091	0,03680	0,03311	0,02979	0,02680	0,02411	0,02169	0,01951	0,01755	0,01579	0,01421	0,01278	0,01150	0,01035	0,00931	0,00837	0,00753
Pesanti	0,10296	0,10385	0,10580	0,10208	0,09726	0,09267	0,08290	0,07459	0,06710	0,06037	0,05431	0,04886	0,04396	0,03955	0,03558	0,03201	0,02879	0,02591	0,02331	0,02097	0,01886	0,01697	0,01527	0,01373
Δ%		0,8600%	1,8800%	-3,52%	-4,72%	-4,72%	-10,54%	-10,04%	-10,04%	-10,04%	-10,04%	-10,04%	-10,04%	-10,04%	-10,04%	-10,04%	-10,04%	-10,04%	-10,04%	-10,04%	-10,04%	-10,04%	-10,04%	-10,04%
Inflazione		0,90%	0,90%	1,20%	0,00%	0,00%	0,00%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%
α		100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%
Fattore X		**-4,72%**	**-4,72%**	**-4,72%**	**-4,72%**	**-4,72%**	**-10,54%**	**-10,54%**	**-10,54%**	**-10,54%**	**-10,54%**	**-10,54%**	**-10,54%**	**-10,54%**	**-10,54%**	**-10,54%**	**-10,54%**	**-10,54%**	**-10,54%**	**-10,54%**	**-10,54%**	**-10,54%**	**-10,54%**	**-10,54%**
Fattore K		4,68%	5,70%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
Conguaglio tariffa per variazione Tax Rate																								
βΔq	0,00%	0,00%	0,00%																					
Volumi di traffico	Cons.																							
Veicoli leggeri	1.819.447,0	1.869.965,0	1.826.735,0	1.762.286,0	949.594,0	1.108.492,1	1.341.795,1	1.502.811,0	1.647.081,0	1.762.376,1	1.797.624,1	1.746.057,1	1.758.185,0	1.792.546,0	1.776.247,9	1.887.692,9	1.896.762,9	1.905.342,9	1.913.539,9	1.921.377,0	1.928.934,0	1.936.274,9	1.943.444,9	1.950.441,0
Veicoli pesanti	756.699,8	790.318,0	814.316,0	813.024,0	405.907,0	699.846,1	746.749,1	784.087,0	823.291,1	839.757,1	861.461,1	828.325,1	835.849,1	855.191,0	877.610,0	910.359,0	915.347,1	919.704,0	923.592,0	927.135,0	930.429,0	933.547,0	936.547,0	939.449,0
Δ%																								
Leggeri		2,78%	-2,31%	-3,53%	-46,12%	16,73%	21,05%	12,00%	9,60%	7,00%	2,00%	-2,87%	0,69%	1,95%	-0,91%	6,27%	0,48%	0,45%	0,43%	0,41%	0,39%	0,38%	0,37%	0,36%
Pesanti		4,44%	3,04%	-0,16%	-50,07%	72,42%	6,70%	5,00%	5,00%	2,00%	2,58%	-3,85%	0,91%	2,31%	2,62%	3,73%	0,55%	0,48%	0,42%	0,38%	0,36%	0,34%	0,32%	0,31%
RICAVI NETTI DA PEDAGGIO	**178.339,0**	**185.788,8**	**188.910,6**	**187.372,7**	**97.115,6**	**140.751,0**	**122.919,7**	**119.956,1**	**115.858,4**	**109.043,2**	**100.329,3**	**87.260,4**	**79.126,9**	**72.696,6**	**65.881,0**	**62.274,3**	**56.311,9**	**50.895,8**	**45.983,7**	**41.533,7**	**37.506,1**	**33.863,5**	**30.571,2**	**27.595,9**
Beni reversibili	1.203.915,4	1.203.915,4	1.203.915,4	1.203.915,4	1.203.915,4	1.203.915,4	1.203.915,4	1.203.915,4	1.203.915,4	1.203.915,4	1.203.915,4	1.203.915,4	1.203.915,4	1.203.915,4	1.203.915,4	1.203.915,4	1.203.915,4	1.203.915,4	1.203.915,4	1.203.915,4	1.203.915,4	1.203.915,4	1.203.915,4	1.203.915,4
Fondo ammortamento finanziario	-666.504,0	-687.016,2	-707.784,9	-728.435,6	-748.277,0	-768.118,5	-787.521,8	-806.925,2	-826.328,6	-845.732,0	-865.135,4	-884.538,8	-903.942,2	-923.345,5	-942.748,9	-962.152,3	-981.555,7	-1.000.959,1	-1.020.362,5	-1.039.765,9	-1.059.169,2	-1.078.572,6	-1.097.976,0	-1.117.379,4
Contributi in conto impianti	-78.651,0	-78.651,0	-78.651,0	-78.651,0	-78.651,0	-78.651,0	-78.651,0	-78.651,0	-78.651,0	-78.651,0	-78.651,0	-78.651,0	-78.651,0	-78.651,0	-78.651,0	-78.651,0	-78.651,0	-78.651,0	-78.651,0	-78.651,0	-78.651,0	-78.651,0	-78.651,0	-78.651,0
Immobilizzazioni non reversibili nette	10.592,6	5.363,3	5.908,1	9.263,9	9.473,5	8.974,9	8.476,3	7.977,7	7.479,1	6.980,5	6.481,9	5.983,3	5.484,7	4.986,1	4.487,4	3.988,8	3.490,2	2.991,6	2.493,0	1.994,4	1.495,8	997,2	498,6	0,0
Variazioni ai fini regolatori	-7.491,4	-2.106,0	-4.465,9	0,0	0,0	-7.885,0	-7.885,0	-7.885,0	-7.885,0	-7.885,0	-7.885,0	-7.885,0	-7.885,0	-7.885,0	-7.885,0	-7.885,0	-7.885,0	-7.885,0	-7.885,0	-7.885,0	-7.885,0	-7.885,0	-7.885,0	-7.885,0
Capitale Investito Netto Regolatorio	**461.861,6**	**441.505,5**	**418.921,7**	**406.092,7**	**386.460,9**	**358.235,8**	**338.333,8**	**318.431,8**	**298.529,9**	**278.627,9**	**258.725,9**	**238.823,9**	**218.921,9**	**199.019,9**	**179.117,9**	**159.215,9**	**139.313,9**	**119.411,9**	**99.510,0**	**79.608,0**	**59.706,0**	**39.804,0**	**19.902,0**	**0,0**
WACC Lordo	7,68%	7,68%	7,32%	6,92%	7,17%	7,17%	7,17%	6,92%	6,92%	6,92%	6,92%	6,92%	6,92%	6,92%	6,92%	6,92%	6,92%	6,92%	6,92%	6,92%	6,92%	6,92%	6,92%	6,92%
Costi di remunerazione del capitale investito		**35.471,0**	**32.318,2**	**28.989,4**	**14.558,4**	**27.709,2**	**25.685,5**	**23.412,7**	**22.035,5**	**20.658,3**	**19.281,0**	**17.903,8**	**16.526,6**	**15.149,4**	**13.772,2**	**12.395,0**	**11.017,7**	**9.640,5**	**8.263,3**	**6.886,1**	**5.508,9**	**4.131,7**	**2.754,4**	**1.377,2**
Ammortamento finanziario (al netto della quota riferita agli oneri finanziari capitalizzati)		20.512,2	20.768,7	20.650,7	19.841,4	19.841,4	19.403,4	19.403,4	19.403,4	19.403,4	19.403,4	19.403,4	19.403,4	19.403,4	19.403,4	19.403,4	19.403,4	19.403,4	19.403,4	19.403,4	19.403,4	19.403,4	19.403,4	19.403,4
Ammortamento tecnico beni non reversibili ed immobilizzazioni immateriali		2.187,2	1.917,9	1.979,7	1.025,0	498,6	498,6	498,6	498,6	498,6	498,6	498,6	498,6	498,6	498,6	498,6	498,6	498,6	498,6	498,6	498,6	498,6	498,6	498,6
Costi di rimborso del capitale investito		**22.699,4**	**22.686,6**	**22.630,4**	**20.866,4**	**20.340,0**	**19.902,0**	**19.902,0**	**19.902,0**	**19.902,0**	**19.902,0**	**19.902,0**	**19.902,0**	**19.902,0**	**19.902,0**	**19.902,0**	**19.902,0**	**19.902,0**	**19.902,0**	**19.902,0**	**19.902,0**	**19.902,0**	**19.902,0**	**19.902,0**
Variazioni ai fini regolatori																								
Costi per il personale [Rigo 2.6 + Rigo 2.12 + Rigo 2.15]		50.147,8	54.688,0	56.139,0	27.805,5	53.132,0	54.295,0	54.963,5	54.336,3	52.926,0	50.994,3	50.715,1	50.926,4	51.222,5	51.473,4	51.724,5	51.752,9	51.785,6	52.044,5	52.304,7	52.566,3	52.829,1	53.093,2	53.358,7
Costi di manutenzione e rinnovi [Rigo 2.7]		14.171,0	13.937,0	13.847,0	6.787,2	16.026,0	15.887,0	14.180,6	13.989,9	15.022,1	15.731,7	15.898,6	15.978,1	16.058,0	16.138,2	16.218,9	16.300,0	16.381,5	16.463,4	16.545,8	16.628,5	16.711,6	16.795,2	16.879,2
Canoni di concessione [Rigo 2.10]		5.242,1	5.841,7	5.999,3	3.014,4	5.807,6	4.570,9	3.830,7	3.748,8	3.601,1	3.355,0	3.054,3	2.870,9	2.757,7	2.605,0	2.528,8	2.395,7	2.275,6	2.167,4	2.070,2	1.983,2	1.905,3	1.835,8	1.769,9
Acquisti di materie prime e beni di consumo [Rigo 2.11.1 + Rigo 2.11.2]		1.338,0	1.357,0	1.521,0	600,4	1.289,0	1.311,0	1.276,4	1.254,5	1.233,3	1.239,5	1.245,7	1.251,9	1.258,2	1.264,5	1.270,8	1.277,1	1.283,5	1.289,9	1.296,4	1.302,9	1.309,4	1.315,9	1.322,5
Altri costi operativi [Rigo 2.8 + Rigo 2.9 + Rigo 2.11.3 + Rigo 2.13 + Rigo 2.14 + Rigo 2.16 + Rigo 2.17]		18.846,2	24.333,1	25.461,0	10.641,8	21.528,0	27.202,0	24.128,0	21.832,7	21.249,6	13.885,3	13.954,7	14.024,5	14.094,6	14.165,1	14.235,9	14.307,1	14.378,6	14.450,5	14.522,7	14.595,4	14.668,3	14.741,7	14.815,4
Proventi da subconcessioni ed attività collaterali [Rigo 2.2]		-3.916,0	-6.539,0	-7.512,0	-3.784,6	-12.148,0	-8.104,0	-4.758,7	-4.841,0	-4.920,1	-4.735,5	-4.800,2	-4.859,3	-5.064,8	-5.119,2	-5.171,0	-5.221,0	-5.270,4	-5.319,0	-5.366,9	-5.415,2	-5.462,8	-5.510,7	-5.538,2
Altri proventi [Rigo 2.3 + Rigo 2.4]		-9.230,0	-16.146,0	-17.689,0	-6.014,2	-13.449,0	-17.516,0	-15.744,3	-13.792,9	-13.479,2	-6.076,0	-6.106,4	-6.136,9	-6.167,6	-6.198,5	-6.229,4	-6.260,6	-6.291,9	-6.323,4	-6.355,0	-6.386,7	-6.418,7	-6.450,8	-6.483,0
Totale costi operativi al netto dei ricavi accessori		**76.599,1**	**77.471,8**	**77.766,3**	**39.050,6**	**72.185,6**	**77.645,9**	**77.876,1**	**76.528,2**	**75.632,8**	**74.394,2**	**73.961,7**	**74.055,6**	**74.158,5**	**74.328,4**	**74.578,4**	**74.551,2**	**74.542,6**	**74.773,4**	**75.017,9**	**75.274,2**	**75.542,3**	**75.820,4**	**76.124,5**
COSTI AMMESSI A REMUNERAZIONE [B+C+D+E]		**134.769,5**	**132.476,5**	**129.386,1**	**74.475,4**	**120.234,9**	**123.233,4**	**121.190,8**	**118.465,7**	**116.193,1**	**113.577,3**	**111.767,5**	**110.484,2**	**109.209,8**	**108.002,6**	**106.875,4**	**105.470,9**	**104.085,1**	**102.938,7**	**101.806,0**	**100.685,1**	**99.575,9**	**98.476,9**	**97.403,7**
Calcolo della remunerazione non corrisposta [Saldo delle poste figurative]																								
Poste figurative [Differenza tra costi ammessi e ricavi netti da pedaggio		-51.019,3	-56.434,1	-57.986,6	-22.640,1	-20.516,1	313,7	1.234,7	2.607,2	7.149,9	13.247,9	24.507,1	31.357,3	36.513,3	42.121,6	44.601,0	49.159,0	53.189,3	56.955,0	60.272,3	63.179,0	65.712,4	67.905,7	69.807,8
Saldo delle poste figurative	-46.073,7	-100.631,4	-164.431,7	-233.797,0	-264.818,7	-304.322,3	-325.828,5	-347.141,1	-368.556,1	-386.910,3	-400.436,5	-403.639,6	-400.214,2	-391.395,7	-376.358,7	-357.801,7	-333.402,5	-303.284,7	-267.317,0	-225.543,0	-177.971,6	-124.574,9	-65.289,7	0,0
VA DEL TOTALE COSTI AMMESSI A REMUNERAZIONE NEL PERIODO DI CONCESSIONE					892.039,8	815.248,0																		
VA RICAVI NETTI DA PEDAGGIO NEL PERIODO DI CONCESSIONE					892.039,8	815.248,0																		
Differenza					**0,0**	**0,0**																		
VA delle poste figurative					**0,0**	**0,0**																		

S.p.A. AUTOVIE VENETE

Piano Finanziario Regolatorio

Calcolo Fattore K

€/1.000

	2015/2016	*1*	*1*	*1*	*1*	*1*	*1*	*1*	*1*	*1*	*1*	*1*	*1*	*1*	*1*	*1*	*1*	*1*	*1*	*1*	*1*	*1*	*1*	*1*
	2016	**2017**	**2018**	**2019**	**2sem2019**	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**	**2030**	**2031**	**2032**	**2033**	**2034**	**2035**	**2036**	**2037**	**2038**
Inflazione		0,00%	0,90%	1,20%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%
Tariffa media ponderata																								
Leggeri	0,05647	0,05696	0,05803	0,05598	0,05334	0,05082	0,04547	0,04091	0,03680	0,03311	0,02979	0,02680	0,02411	0,02169	0,01951	0,01755	0,01579	0,01421	0,01278	0,01150	0,01035	0,00931	0,00837	0,00753
Pesanti	0,10296	0,10385	0,10580	0,10208	0,09726	0,09267	0,08290	0,07459	0,06710	0,06037	0,05431	0,04886	0,04396	0,03955	0,03558	0,03201	0,02879	0,02591	0,02331	0,02097	0,01886	0,01697	0,01527	0,01373
Δ%		0,86%	1,88%	-3,52%	-4,72%	-4,72%	-10,54%	-10,04%	-10,04%	-10,04%	-10,04%	-10,04%	-10,04%	-10,04%	-10,04%	-10,04%	-10,04%	-10,04%	-10,04%	-10,04%	-10,04%	-10,04%	-10,04%	-10,04%
Inflazione		0,90%	0,90%	1,20%	0,00%	0,00%	0,00%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%
α		100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%
Fattore X		-4,72%	-4,72%	-4,72%	-4,72%	-4,72%	-10,54%	-10,54%	-10,54%	-10,54%	-10,54%	-10,54%	-10,54%	-10,54%	-10,54%	-10,54%	-10,54%	-10,54%	-10,54%	-10,54%	-10,54%	-10,54%	-10,54%	-10,54%
Fattore K		4,68%	5,70%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
Conguaglio tariffa per variazione Tax Rate			0,00%																					
βΔq	0,00%	0,00%																						
Tariffa media ponderata incrementata																								
Leggeri	0,05647	0,05696	0,05803	0,05803	0,05803	0,05803	0,05803	0,05832	0,05861	0,05890	0,05920	0,05949	0,05979	0,06009	0,05898	0,05789	0,05682	0,05578	0,05475	0,05374	0,05275	0,05177	0,05082	0,04988
Pesanti	0,10296	0,10385	0,10580	0,10580	0,10580	0,10563	0,10563	0,10616	0,10669	0,10722	0,10776	0,10830	0,10884	0,10938	0,10737	0,10539	0,10344	0,10153	0,09966	0,09782	0,09602	0,09425	0,09251	0,09080
Δ%		0,86%	1,88%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%	-1,84%	-1,84%	-1,84%	-1,84%	-1,84%	-1,84%	-1,84%	-1,84%	-1,84%	-1,84%
Inflazione		0,90%	0,90%	1,20%	0,00%	0,00%	0,00%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%	0,50%
α		100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%
Fattore X		-4,72%	-4,72%	-4,72%	-4,72%	-4,72%	-10,54%	-10,54%	-10,54%	-10,54%	-10,54%	-10,54%	-10,54%	-10,54%	-10,54%	-10,54%	-10,54%	-10,54%	-10,54%	-10,54%	-10,54%	-10,54%	-10,54%	-10,54%
Fattore K		4,68%	5,70%	3,52%	4,72%	4,72%	10,54%	10,54%	10,54%	10,54%	10,54%	10,54%	10,54%	10,54%	8,19%	8,19%	8,19%	8,19%	8,19%	8,19%	8,19%	8,19%	8,19%	8,19%
Conguaglio tariffa per variazione Tax Rate																								
βΔq	0,00%	0,00%																						
Volumi di traffico																								
Veicoli leggeri	1.819.447,0	1.869.965,0	1.826.735,0	1.762.286,0	949.594,0	1.108.492,1	1.341.795,1	1.502.811,0	1.647.081,0	1.762.376,1	1.797.624,1	1.746.057,1	1.758.185,0	1.792.546,0	1.776.247,9	1.887.692,9	1.896.762,9	1.905.342,9	1.913.539,9	1.921.377,0	1.928.934,0	1.936.274,9	1.943.444,9	1.950.441,0
Veicoli pesanti	756.699,8	790.318,0	814.316,0	813.024,0	405.907,0	699.846,1	746.749,1	784.087,0	823.291,1	839.757,1	861.461,1	828.325,1	835.849,1	855.191,0	877.610,0	910.359,0	915.347,1	919.704,0	923.592,0	927.135,0	930.429,0	933.547,0	936.547,0	939.449,0
Δ%																								
Leggeri		2,78%	-2,31%	-3,53%	-46,12%	16,73%	21,05%	12,00%	9,60%	7,00%	2,00%	-2,87%	0,69%	1,95%	-0,91%	6,27%	0,48%	0,45%	0,43%	0,41%	0,39%	0,38%	0,37%	0,36%
Pesanti		4,44%	3,04%	-0,16%	-50,07%	72,42%	6,70%	5,00%	5,00%	2,00%	2,58%	-3,85%	0,91%	2,31%	2,62%	3,73%	0,55%	0,48%	0,42%	0,38%	0,36%	0,34%	0,32%	0,31%
RICAVI NETTI DA PEDAGGIO BASE		**185.788,8**	**188.910,6**	**184.963,4**	**90.130,4**	**121.190,5**	**122.919,7**	**119.956,1**	**115.858,4**	**109.043,2**	**100.329,3**	**87.260,4**	**79.126,9**	**72.696,6**	**65.881,0**	**62.274,3**	**56.311,9**	**50.895,8**	**45.983,7**	**41.533,7**	**37.506,1**	**33.863,5**	**30.571,2**	**27.595,9**
RICAVI NETTI DA PEDAGGIO INCREMENTATI		**185.788,8**	**188.910,6**	**184.963,4**	**90.130,4**	**121.190,5**	**156.738,7**	**170.876,0**	**184.368,4**	**193.846,8**	**199.241,3**	**193.581,2**	**196.093,1**	**201.253,9**	**198.988,1**	**205.221,4**	**202.468,0**	**199.654,9**	**196.809,0**	**193.947,2**	**191.085,2**	**188.235,1**	**185.405,5**	**182.598,7**
RICAVI NETTI DA PEDAGGIO INCREMENTALI		**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**33.819,0**	**50.919,9**	**68.510,0**	**84.803,5**	**98.912,0**	**106.320,8**	**116.966,2**	**128.557,4**	**133.107,1**	**142.947,0**	**146.156,0**	**148.759,1**	**150.825,3**	**152.413,5**	**153.579,2**	**154.371,5**	**154.834,3**	**155.002,8**
a1 Beni reversibili		35.175,5	170.693,5	301.221,5	362.163,6	476.135,6	591.867,6	693.368,6	785.873,6	894.390,6	902.264,6	924.453,6	1.078.642,6	1.235.686,6	1.316.594,6	1.349.700,6	1.349.700,6	1.349.700,6	1.349.700,6	1.349.700,6	1.349.700,6	1.349.700,6	1.349.700,6	1.349.700,6
a2 Fondo ammortamento finanziario	0,0	-36.032,8	-66.535,1	-101.151,4	-108.206,6	-145.547,2	-188.742,8	-235.742,4	-286.444,0	-344.924,6	-408.773,3	-469.929,9	-533.666,5	-601.892,1	-669.356,7	-741.674,3	-812.687,9	-882.303,6	-950.291,2	-1.016.592,8	-1.081.163,4	-1.143.971,0	-1.204.991,6	-1.256.229,6
a3 Contributi in conto impianti		-93.471,0	-93.471,0	-93.471,0	-93.471,0	-93.471,0	-93.471,0	-93.471,0	-93.471,0	-93.471,0	-93.471,0	-93.471,0	-93.471,0	-93.471,0	-93.471,0	-93.471,0	-93.471,0	-93.471,0	-93.471,0	-93.471,0	-93.471,0	-93.471,0	-93.471,0	-93.471,0
a4 Immobilizzazioni non reversibili nette		0,0	0,0	0,0	0,0	-476,3	2.048,3	5.047,2	8.343,2	11.239,1	13.624,7	15.610,3	17.195,9	18.381,5	19.167,2	19.665,8	20.164,4	20.663,0	21.161,6	21.660,2	22.158,8	22.657,4	23.156,0	23.654,6
a5 Variazioni ai fini regolatori	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
A Capitale Investito Netto Regolatorio		-94.328,3	10.687,4	106.599,1	160.486,0	236.641,1	311.702,1	369.202,4	414.301,8	467.234,1	413.645,1	376.663,1	468.701,1	558.705,0	572.934,0	534.221,0	463.706,0	394.589,0	327.100,0	261.297,0	197.225,0	134.916,0	74.394,0	23.654,6
b1 WACC Lordo	7,68%	7,68%	7,32%	6,92%	7,17%	7,17%	7,17%	6,92%	6,92%	6,92%	6,92%	6,92%	6,92%	6,92%	6,92%	6,92%	6,92%	6,92%	6,92%	6,92%	6,92%	6,92%	6,92%	6,92%
B Costi di remunerazione del capitale investito		**0,0**	**-6.904,8**	**739,6**	**3.821,6**	**11.506,8**	**16.967,2**	**21.569,8**	**25.548,8**	**28.669,7**	**32.332,6**	**28.624,2**	**26.065,1**	**32.434,1**	**38.662,4**	**39.647,0**	**36.968,1**	**32.088,5**	**27.305,6**	**22.635,3**	**18.081,8**	**13.648,0**	**9.336,2**	**5.148,1**
c1 Ammortamento finanziario (al netto della quota riferita agli oneri finanziari capitalizzati)		36.032,8	30.502,3	34.616,3	7.055,2	37.340,6	43.195,6	46.999,6	50.701,6	58.480,6	63.848,6	61.156,6	63.736,6	68.225,6	67.464,6	72.317,6	71.013,6	69.615,6	67.987,6	66.301,6	64.570,6	62.807,6	61.020,6	51.238,0
c2 Ammortamento tecnico beni non reversibili ed immobilizzazioni immateriali		0,0	0,0	0,0	-0,1	1.608,4	1.475,4	1.001,1	704,1	1.104,1	1.614,4	2.014,4	2.414,4	2.814,4	3.214,4	3.501,4	3.501,4	3.501,4	3.501,4	3.501,4	3.501,4	3.501,4	3.501,4	3.501,4
C Costi di rimborso del capitale investito		**36.032,8**	**30.502,3**	**34.616,3**	**7.055,1**	**38.949,0**	**44.671,0**	**48.000,7**	**51.405,7**	**59.584,7**	**65.463,0**	**63.171,0**	**66.151,0**	**71.040,0**	**70.679,0**	**75.819,0**	**74.515,0**	**73.117,0**	**71.489,0**	**69.803,0**	**68.072,0**	**66.309,0**	**64.522,0**	**54.739,4**
D Variazioni ai fini regolatori																								
e3 Canoni di concessione [Rigo 2.10]		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	811,7	1.222,1	1.644,2	2.035,3	2.373,9	2.551,7	2.807,2	3.085,4	3.194,6	3.430,7	3.507,7	3.570,2	3.619,8	3.657,9	3.685,9	3.704,9	3.716,0	3.720,1
e5 Altri costi operativi		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Totale costi operativi al netto dei ricavi accessori		**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**0,0**	**811,7**	**1.222,1**	**1.644,2**	**2.035,3**	**2.373,9**	**2.551,7**	**2.807,2**	**3.085,4**	**3.194,6**	**3.430,7**	**3.507,7**	**3.570,2**	**3.619,8**	**3.657,9**	**3.685,9**	**3.704,9**	**3.716,0**	**3.720,1**
COSTI AMMESSI A REMUNERAZIONE [B+C+D+E]		**36.032,8**	**23.597,5**	**35.355,9**	**10.876,6**	**50.455,8**	**62.449,8**	**70.792,5**	**78.598,7**	**90.289,6**	**100.169,5**	**94.346,9**	**95.023,3**	**106.559,5**	**112.536,0**	**118.896,8**	**114.990,8**	**108.775,7**	**102.414,4**	**96.096,3**	**89.839,7**	**83.661,9**	**77.574,2**	**63.607,5**
Calcolo della remunerazione non corrisposta [Saldo delle poste figurative]																								
Poste figurative [Differenza tra costi ammessi e ricavi netti da pedaggio		36.032,8	23.597,5	35.355,9	10.876,6	50.455,8	28.630,9	19.872,7	10.088,8	5.486,1	1.257,5	-11.973,9	-21.943,0	-21.997,9	-20.571,1	-24.050,3	-31.165,2	-39.983,4	-48.410,9	-56.317,2	-63.739,5	-70.709,7	-77.260,1	-91.395,3
Saldo delle poste figurative		36.032,8	62.267,9	101.932,8	116.463,7	175.270,0	216.467,7	251.319,9	278.800,0	303.579,1	325.844,3	336.418,8	337.756,1	339.130,9	342.027,6	341.645,7	334.122,4	317.260,2	290.803,7	254.610,1	208.489,6	152.207,4	85.480,1	0,0
VA DEL TOTALE COSTI AMMESSI A REMUNERAZIONE NEL PERIODO DI CONCESSIONE					1.022.695,7	1.096.023,0																		
VA RICAVI NETTI DA PEDAGGIO NEL PERIODO DI CONCESSIONE					1.022.695,7	1.096.023,0																		
Differenza					**0,0**	**0,0**																		
VA delle poste figurative					**0,0**	**0,0**																		

Indici di Sostenibilità

S.p.A. AUTOVIE VENETE

Indicatori di sostenibilità

Indici di efficientamento		Anno 0	Anno 1	Anno 2	Anno 3	…	Anno n														
EBITDA MARGIN	Riferimento Pef	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**	**2030**	**2031**	**2032**	**2033**	**2034**	**2035**	**2036**	**2037**	**2038**
Margine operativo lordo	2.23		76.000	98.134	105.125	110.264	120.262	128.713	121.563	120.484	129.954	134.629	139.756	134.439	114.952	111.411	107.886	104.393	100.947	113.062	94.530
Totale valore della produzione	2.5		166.348	182.323	190.502	200.993	209.100	205.910	199.458	200.990	205.202	202.060	207.065	203.467	199.837	196.213	192.605	189.030	185.502	182.030	178.581
Ebitda margin	(2.23 / 2.5)		45,69%	53,82%	55,18%	54,86%	57,51%	62,51%	60,95%	59,95%	63,33%	66,63%	67,49%	66,07%	57,52%	56,78%	56,01%	55,23%	54,42%	62,11%	52,93%
Ebitda margin medio di piano			**58,37%**																		

Indici di sostenibilità finanziaria																					
RAPPORTO DI INDEBITAMENTO	Riferimento Pef	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**	**2030**	**2031**	**2032**	**2033**	**2034**	**2035**	**2036**	**2037**	**2038**
Debiti finanziari netti	(4.16)-(3.15)		-108.200	-51.671	-23.233	-16.964	-8.675	-82.740	-160.800	-133.628	-82.072	-87.854	-20.320	-21.127	-15.945	-17.755	-16.553	-22.350	-25.170	-101.765	-169.936
Patrimonio Netto	(4.4)		552.135	574.791	599.871	624.075	649.999	678.605	704.224	726.819	754.944	788.646	690.469	623.833	529.649	444.085	357.195	279.035	199.661	211.355	201.358
Rapporto di indebitamento medio annuo			-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Rapporto di indebitamento medio di piano			**-**																		
determinazione quota di rimborso del finanziamento principale			0	0	11.238	9.852	8.860	9.113	9.561	10.140	10.892	9.417									

DSCR	Riferimento Pef	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**	**2030**	**2031**	**2032**	**2033**	**2034**	**2035**	**2036**	**2037**	**2038**
Accensione prestiti senior	(1.15)		0	79.073	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Rimborso prestiti senior			0	0	-11.238	-9.852	-8.860	-9.113	-9.561	-10.140	-10.892	-9.417	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- Oneri commissione d'impegno (commitment)	(2.32)	- -	2.146 -	2.779	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Costi dei nuovi finanziamenti a medio lungo termine	(2.33)	-	- -	3.701 -	3.175 -	2.714 -	2.299 -	1.872 -	1.425 -	950 -	441	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-(Proventi) oneri fin. netti a breve termine	(2.34) (2.35) (2.36)	-	34	28	11	8	6	9	16	17	12	9	5	2	2	2	2	2	2	6	14
Servizio del debito			**-2.112**	**-6.452**	**-14.402**	**-12.558**	**-11.153**	**-10.976**	**-10.970**	**-11.073**	**-11.321**	**-9.408**	**5**	**2**	**2**	**2**	**2**	**2**	**2**	**6**	**14**
Flusso di liquidità operativa al netto degli investimenti	(1.13) al lordo degli oneri finanziari e al netto degli investimenti		**37.843**	**72.490**	**83.380**	**96.338**	**109.766**	**91.111**	**109.143**	**135.051**	**112.567**	**93.746**	**104.566**	**104.805**	**108.816**	**105.808**	**102.796**	**99.795**	**96.818**	**90.151**	**91.285**
DSCR annuo					5,79	7,67	9,84	*8,30*	9,95	12,20	9,94	9,96									
DSCR medio					5,79	6,73	7,77	7,90	8,31	8,96	9,10	9,21									
DSRA					6.210	5.419	5.587	5.608	5.925	6.106	5.631	0									
DSCR annuo corretto con DSRA					6,22	8,10	10,34	*8,81*	10,49	12,75	10,44	9,96									
DSCR medio corretto con DSRA					6,22	7,16	8,22	8,37	8,79	9,45	9,59	9,64									
			-	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18

LLCR (Loan Life Coverage Ratio)	Riferimento Pef	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**	**2030**	**2031**	**2032**	**2033**	**2034**	**2035**	**2036**	**2037**	**2038**
Flusso di liquidità operativa al netto degli investimenti	(1.13) al lordo degli oneri finanziari e al netto degli investimenti		37.843	72.490	83.380	96.338	109.766	91.111	109.143	135.051	112.567	93.746	104.566	104.805	108.816	105.808	102.796	99.795	96.818	90.151	91.285
VAN flussi di liquidità residui fino alla scadenza del debito nel 2025			752.255	747.847	706.963	652.767	582.470	494.826	422.609	328.136	202.122	278.726									
Debito residuo	(4.14)		0	79.073	67.835	57.983	49.123	40.010	30.449	20.309	9.417	0									
LLCR annuo			-	9,46	10,42	11,26	11,86	12,37	13,88	16,16	21,46	-									
LLCR medio		**13,36**																			
DSRA			0	0	6.210	5.419	5.587	5.608	5.925	6.106	5.631	0									
LLCR annuo corretto con DSRA			-	9,46	10,51	11,35	11,97	12,51	14,07	16,46	22,06	-									
LLCR medio corretto con DSRA		**13,55**																			

Indici di economicità			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
TIR del progetto	Riferimento Pef	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**	**2030**	**2031**	**2032**	**2033**	**2034**	**2035**	**2036**	**2037**	**2038**
Flussi di liquidita' (a)	(1.13)		**-79.880**	**-55.242**	**-26.044**	**-3.522**	**-5.594**	**76.927**	**81.207**	**-24.295**	**-49.009**	**8.849**	**67.466**	**100.807**	**104.818**	**101.810**	**98.798**	**95.797**	**92.820**	**86.158**	**87.302**
- Oneri finanziari su prestiti consolidat	(2.30)		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- Oneri finanziari su prestiti consolidati senza garanzia dello stato	(2.31)		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- Oneri commissione d'impegno (commitment)	(2.32)		-2.146	-2.779	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Costi dei nuovi finanziamenti a medio lungo termine	(2.33)		0	-3.701	-3.175	-2.714	-2.299	-1.872	-1.425	-950	-441	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
-(Proventi) oneri fin. netti a breve termine	(2.34) (2.35) (2.36)		34	28	11	8	6	9	16	17	12	9	5	2	2	2	2	2	2	6	14
Totale Oneri finanziari	(b)		**-2.112**	**-6.452**	**-3.164**	**-2.706**	**-2.293**	**-1.863**	**-1.409**	**-933**	**-429**	**9**	**5**	**2**	**2**	**2**	**2**	**2**	**2**	**6**	**14**
IRES su oneri finanziari (c)	24,00%		**507**	**1.548**	**759**	**649**	**550**	**447**	**338**	**224**	**103**	**-2**	**-1**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**-1**	**-3**
Valore finale dell'investimento (d)	380,00%																				
Totale flusso di liquidità operativa	(a)+(b)+(c) + (d)	- 389.118	**-77.261**	**-47.242**	**-22.121**	**-167**	**-2.751**	**79.237**	**82.954**	**-23.138**	**-48.477**	**8.838**	**67.460**	**100.805**	**104.816**	**101.808**	**98.796**	**95.795**	**92.818**	**86.151**	**87.285**
valore attuale annuo (a)+(b)+(c) + (d)		- 389.118	**-74.101,1**	**-43.456,7**	**-19.516,3**	**-141,3**	**-2.232,6**	**61.675,8**	**61.928,2**	**-16.566,9**	**-33.290,2**	**5.821,0**	**42.614,3**	**61.073,9**	**60.906,8**	**56.739,4**	**52.808,8**	**49.110,5**	**45.638,2**	**40.627,6**	**39.478,8**
T.I.R.	WACC	6,92%	4,26%																		
		389.118																			

IRR azionisti	Riferimento Pef	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**	**2030**	**2031**	**2032**	**2033**	**2034**	**2035**	**2036**	**2037**	**2038**
Apporto Azionisti	(1.14)		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Dividendi distribuiti	(1.19)		-564	-1.287	-2.394	-2.747	-2.695	-2.862	-3.147	-2.877	-2.547	-3.067	-135.000	-100.000	-110.000	-100.000	-100.000	-90.000	-90.000	-9.563	-19.131
Patrimonio Netto	(4.4)		552.135	574.791	599.871	624.075	649.999	678.605	704.224	726.819	754.944	788.646	690.469	623.833	529.649	444.085	357.195	279.035	199.661	211.355	201.358
Totale		-539.831	**564**	**1.287**	**2.394**	**2.747**	**2.695**	**2.862**	**3.147**	**2.877**	**2.547**	**3.067**	**135.000**	**100.000**	**110.000**	**100.000**	**100.000**	**90.000**	**90.000**	**9.563**	**220.489**
I.R.R. AZIONISTI AL 2038			**4,16%**																		
		-539.831	**564**	**1.287**	**2.394**	**2.747**	**2.695**	**2.862**	**3.147**	**2.877**	2.547	3067	135.000	100000	110000	100000	100000	90.000	90.000	9.563	220.489
I.R.R. AZIONISTI AL 2038 COMPRENSIVO DELL'INDENNIZZO			**4,16%**																		

ROE	Riferimento Pef	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**	**2030**	**2031**	**2032**	**2033**	**2034**	**2035**	**2036**	**2037**	**2038**
Utile	(2.42)		12.868	23.943	27.474	26.950	28.619	31.468	28.766	25.472	30.672	36.769	36.823	33.364	15.816	14.436	13.110	11.840	10.626	21.257	9.134
Patrimonio Netto anno 'n-1'	(4.4)		539.831	552.135	574.791	599.871	624.075	649.999	678.605	704.224	726.819	754.944	788.646	690.469	623.833	529.649	444.085	357.195	279.035	199.661	211.355
ROE annuo			**2,38%**	**4,34%**	**4,78%**	**4,49%**	**4,59%**	**4,84%**	**4,24%**	**3,62%**	**4,22%**	**4,87%**	**4,67%**	**4,83%**	**2,54%**	**2,73%**	**2,95%**	**3,31%**	**3,81%**	**10,65%**	**4,32%**
ROE medio piano			**4,32%**																		
			2,38%	4,34%	4,78%	4,49%	4,59%	4,84%	4,24%	3,62%	4,22%	4,87%	4,67%	4,83%	2,54%	2,73%	2,95%	3,31%	3,81%	10,65%	4,32%
ROE medio piano comprensivo di indennizzo alla scadenza			**4,32%**																		

DSRA			7.761	6.210	5.419	5.587	5.608	5.925	6.106	5.631	
CRA			96.300	49.511	21.933	33.321	92.365	155.900	67.460	23.558	
TOTALE DSRA+CRA	(3.15)	0	104.061	55.721	27.352	38.908	97.973	161.825	73.566	29.189	

Piano finanziario modello D.I. 125/1997 (DICOTER) (sviluppato a moneta costante)

TABELLA 1 - CONTO FINANZIARIO

1.1	Utile (Perdita) netto di esercizio	=	Riga 2.42 del Conto Economico.
1.2	Accantonamenti e ammortamenti	=	Somma delle righe 2.19, 2.20, 2.21, 2.21bis e 2.28.
1.3	Quota TFR maturata nell'esercizio		Prevista pari a zero a partire dall'esercizio 2020.
1.4	Autofinanziamento	=	Somma algebrica delle righe da 1.1 a 1.3.
1.5	Variazione capitale circolante netto operativo		Il capitale circolante netto operativo, esposto nella riga 3.14 del Conto degli investimenti, varia in relazione all'andamento dei debiti verso i fornitori e le imprese appaltatrici coerentemente con lo sviluppo dei cronoprogrammi. Le altre poste componenti l'aggregato sono ipotizzate costanti.
1.6	Flusso di liquidità della gestione corrente	=	Somma algebrica delle righe 1.4 e 1.5.
1.7	Costi capitalizzati	=	Sommatoria delle righe 2.18 e della riga 2.37. Nel presente elaborato non è prevista alcuna capitalizzazione a partire dall'esercizio 2017/2018, ad eccezione di una rettifica nell'anno 2022.
1.8	Investimenti in beni reversibili		Indica i nuovi investimenti in beni reversibili previsti in ciascun anno del periodo di piano il cui ammontare complessivo risulta pari a € 1.328.724 migliaia e qui rappresentati al netto dei costi capitalizzati, diversi dagli oneri finanziari, ammontanti a € 716 migliaia, per un totale complessivo di € 1.329.440 migliaia. Sottraendo da questo importo il valore delle opere realizzate nel trimestre 01.04.2017÷30.06.2017, pari a € 14.915 migliaia, si ottiene il valore delle opere da realizzare dal 01.07.2017, pari ad € 1.314.525 migliaia (tale valore ricomprende, negli esercizi 2020 e 2021, anche l'incremento del patrimonio devolvibile a seguito della devoluzione dei fabbricati realizzati dagli uscenti subconcessionari delle aree di servizio per € 11.813 migliaia), così come dettagliate nei prospetti allegati sub A.
1.9	Contributi in conto capitale		Nell'arco di piano (01.04.2017 ÷ 31.12.2038) non è prevista l'erogazione di contributi.
1.10	Investimenti in beni non reversibili		Indica i nuovi investimenti in beni non reversibili previsti in ciascun anno del periodo di piano il cui ammontare complessivo risulta pari a Euro 79.747 migliaia.
1.11	Investimenti per immobilizzazioni immateriali		Non sono previsti nuovi investimenti in attività immateriali a partire dall'esercizio 2020, ad eccezione della rappresentazione degli oneri relativi alla commissione "upfront" derivanti dalla strutturazione dell'operazione di finanziamento principale in essere con CDP e BEI.
1.12	Saldo altri flussi gestione operativa		Il valore di questa voce è pari a zero per tutto il periodo di piano a partire dal 2020.
1.13	Flusso di liquidità della gestione operativa	=	Somma algebrica delle righe da 1.6 a 1.12.
1.14	Apporto degli azionisti		Non sono previsti nuovi apporti degli azionisti.
1.15	Accensione nuovi prestiti		Indica l'ammontare dei nuovi finanziamenti (€ 79.073 migliaia) nell'esercizio 2021, il cui rimborso è garantito dai flussi generati dalla gestione nei periodi 2022÷2029.
1.15bis	Linea IVA		Non è prevista la costituzione della Linea IVA.
1.16	Variazione posizione verso FCG		Non è prevista l'esposizione nei confronti del FCG.
1.17	Variazione posizione verso ANAS – riga rinominata "Variazione delle riserve di cassa"		Il valore di questa voce rappresenta la costituzione delle riserve di cassa obbligatorie previste dai vigenti contratti di finanziamento in essere con CDP e BEI.
1.18	Variazione delle immobilizzazioni finanziarie		Il valore di questa voce è pari a zero per tutto il periodo di piano a partire dal 2020.
1.19	Utili distribuiti		E' prevista la distribuzione di utili nella misura del 10% dell'utile netto nel periodo 2017/2018÷2029 ed in base alle disponibilità liquide giudicate eccedenti rispetto alla gestione ordinaria a partire dall'esercizio 2030.
1.20	Rimborso prestiti consolidati		Il rimborso dei debiti a medio e lungo termine si è concluso prima del 31 marzo 2017.
1.21	Rimborso nuovi prestiti a medio-lungo termine		Indica l'ammontare del finanziamento complessivamente erogato alla società il cui rimborso viene ipotizzato nell'arco temporale 2022÷2029 attraverso la generazione dei flussi di cassa gestionali e rappresentato nel presente elaborato alla riga 4.15 della tabella "Conto dei finanziamenti".
1.22	Flusso di liquidità della gestione finanziaria	=	Somma algebrica delle righe da 1.14 a 1.21.
1.23	Variazione posizione finanziaria a breve	=	Somma algebrica delle righe 1.13 e 1.22. Questa variazione, se positiva, indica un miglioramento della posizione finanziaria a breve nell'anno (maggiore liquidità e/o minori debiti a breve), se negativa, indica un peggioramento (minore liquidità e/o maggiori debiti a breve).

TABELLA 2 - CONTO ECONOMICO

2.1	Ricavi da pedaggi		Sono indicati gli importi al netto della maggiorazione tariffaria da versare all'ANAS. L'evoluzione dei ricavi da pedaggio, nel presente piano finanziario, dipende dalla stima dello sviluppo del traffico sulla rete gestita attualmente, tenuto conto degli ampliamenti programmati. I valori di traffico dello studio aggiornato in occasione della stesura del piano economico-finanziario transitorio del novembre 2019 sono stati opportunamente rettificati al fine di recepire gli effetti della situazione emergenziale Covid-19. Non è previsto alcun incremento tariffario reale, eccedente l'inflazione programmata, stimata per tutta la durata del piano allo 0,50%. Pertanto nella versione non inflazionata non sono rappresentati incrementi tariffari nel periodo 2022÷2028. Al fine dell'azzeramento del debito delle poste figurative emergente dal PFR, dall'esercizio 2029 è stata introdotta una riduzione tariffaria pari al 2,34% nella versione non inflazionata (corrispondente all'1,84% nella versione L'incremento dei veicoli-Km, suddiviso tra veicoli leggeri e pesanti, nonché i relativi ricavi da pedaggio sono rappresentati nel prospetto "Traffico e Tariffa".
2.2	Proventi netti da subconcessioni e attività collaterali		Proventi netti da subconcessionari di aree di servizio. Nella voce sono rappresentate anche le extra royalties di fine rapporto di subconcessione, liquidate in natura attraverso la devoluzione dei fabbricati realizzati nelle aree di servizio dai subconcessionari uscenti. I valori, che hanno quale contropartita l'incremento del patrimonio devolvile, interessano gli esercizi 2020 e 2021 per un importo rispettivamente pari a € 7.997 migliaia e € 3.816 migliaia.
2.3	Altri proventi		Comprende tutti gli altri proventi della gestione autostradale afferenti ad attività i cui costi non trovano copertura attraverso il pedaggio. Ipotizzati costanti dall'esercizio 2022.
2.4	Ricavi lavori c/terzi		Sono previsti ricavi per opere c/terzi e in delegazione amministrativa intersoggettiva effettuate per conto della Regione Friuli Venezia Giulia.
2.5	Totale	=	Totale delle righe da 2.1 a 2.4.
2.6.1 - 2.6.2 - 2.6.3 - 2.6.4			E' valorizzata solo la voce 2.6.1 che indica la totalità dei costi del personale impiegato nella produzione senza distinzione a seconda delle funzioni.
2.7	Costi manutenzione e rinnovi		Comprende i costi di manutenzione ordinaria e straordinaria così come dettagliati nel prospetto allegato.
2.8	Costo lavori c/terzi		Sono previsti esclusivamente costi per opere c/terzi e in delegazione amministrativa intersoggettiva effettuate per conto della Regione Friuli Venezia Giulia già citate al punto 2.4.
2.9	Prestazioni di servizi		Indica i costi dei servizi di produzione prestati da fornitori esterni (ricomprende anche 2.13 e 2.16).
2.10	Canoni di concessione		Evidenzia il canone di legge dovuto allo Stato quale percentuale sui ricavi da pedaggio riportati nella riga 2.1, nella misura del 2,4%. Tale voce comprende anche il canone del 20% applicato sui proventi da subconcessioni e attività collaterali riportati nella riga 2.2.
2.11.1 - 2.11.2 - 2.11.3			Le voci 2.11 comprendono rispettivamente gli acquisti di materie e beni di consumo, le variazioni delle rimanenze e tutti gli altri costi di produzione.
2.12	Costi del personale		Si veda commento alla voce 2.6.1.
2.13	Prestazioni di servizi		Indica i costi dei servizi commerciali prestati da fornitori esterni.
2.14	Altri costi commerciali		Comprende tutti gli altri costi commerciali.
2.15	Costi del personale		Si veda commento alla voce 2.6.1.
2.16	Prestazioni di servizi		Indica i costi dei servizi amministrativi e generali prestati da fornitori esterni.
2.17	Altri costi amministrativi e generali		Comprende tutti gli altri costi amministrativi e generali.
2.18.1 - 2.18.2 - 2.18.3			Alle voci 2.18 sono rappresentati gli oneri attribuibili all'attività incrementativa del patrimonio reversibile e risultano valorizzate a tutto il 30.06.2017.
2.19	Utilizzo (fondo rinnovi)		E' l'utilizzo del fondo rinnovi disciplinato dall'art. 107 del testo unico delle imposte sui redditi D.P.R. 917/86.
2.20	Accantonamento (fondo rinnovi)		E' l'accantonamento al fondo rinnovi stimato in misura adeguata a garantire la copertura delle manutenzioni previste per i dodici mesi successivi. Dei limiti di deducibilità di cui al suindicato art. 107 si è tenuto conto apportando le opportune rettifiche nel calcolo delle imposte sul reddito d'esercizio alla voce 2.41.
2.21	Altri accantonamenti e svalutazioni		Dal 2021 non sono previsti accantonamenti a tale titolo.

2.21bis	Accantonamento per poste figurative		In detta voce è rappresentato l'accantonamento e lo smobilizzo per debiti di poste figurative valorizzato sulla base delle risultanze del PFR.
2.22	Totale	=	Totale righe da 2.6 a 2.21bis.
2.23	Margine operativo lordo	=	E' la quota residuale dei ricavi destinata alla reintegrazione tecnica e finanziaria del capitale investito (ammortamenti) ed alla sua remunerazione = riga 2.5 meno riga 2.22.
2.24	Ammortamento finanziario		La colonna accoglie le quote annue di accantonamento in vista della futura devoluzione gratuita degli impianti: il metodo adottato è quello delle quote annuali differenziate determinate, applicando al margine operativo lordo di cui alla riga 2.23, al lordo degli utilizzi del fondo di rinnovo ed al netto degli accantonamenti al medesimo fondo e degli oneri finanziari (vedi l'allegato): percentuali ricomprese tra il 45,72% e l'83,97% nel periodo 2017/2018÷2022, anni nei quali le quote, in valore assoluto, sono poste pari a quelle previste nel piano finanziario 2018, e la percentuale del 68,44%, incrementata annualmente dell'1%, dal 2023 al 2038.
2.25	Ammortamento tecnico beni reversibili		Riguarda le quote annue di ammortamento dei beni reversibili per i quali non viene applicato l'ammortamento finanziario.
2.26	Ammortamento tecnico beni non reversibili		In tale riga si riportano gli stanziamenti annui al relativo fondo.
2.27	Ammortamento immobilizzazioni immateriali		Accoglie le quote di ammortamento relative a tali cespiti.
2.28	Totale	=	Somma delle righe da 2.24 a 2.27.
2.29	Risultato operativo	=	E' il valore residuale dei ricavi destinato alla normale remunerazione del capitale investito, pari alla differenza tra la riga 2.23 e la riga 2.28.
2.30 - 2.31 - 2.32			Ciascuna di tali righe accoglie gli oneri finanziari afferenti ad una determinata tipologia di indebitamento. In particolare alla riga 2.32 sono rappresentati gli oneri relativi alla commissione di impegno (commitment) sui nuovi finanziamenti a medio-lungo termine.
2.33	Costi dei nuovi finanziamenti a medio-lungo termine		Comprende i costi di remunerazione dei nuovi finanziamenti calcolati al tasso del 4,68%.
2.34	Proventi (oneri) finanziari netti a breve termine		Saldo (positivo o negativo) tra i proventi finanziari previsti nel periodo sull'impiego delle disponibilità finanziarie a breve e gli oneri finanziari previsti sull'indebitamento finanziario a breve. L'ammontare di questa voce è determinato applicando un tasso dell'0,01% su posizioni finanziarie a breve attive ed un tasso del 4,68% su posizioni finanziarie a breve passive. Per l'individuazione della base di calcolo al tempo t si considera il saldo della posizione finanziaria a breve (4.15) al tempo t -1 rettificato dalla metà della variazione della posizione finanziaria a breve del periodo t (1.23).
2.35	Proventi (oneri) netti da immobilizzazioni finanziarie e da riserve di cassa obbligatorie		A partire dal 2020 non sono previsti proventi e costi connessi alle immobilizzazioni finanziarie (voce 3.13 del Conto dei finanziamenti). Sono invece rappresentati i proventi derivanti dalle riserve di cassa obbligatorie remunerate nella misura dello 0,01%.
2.36	Altri proventi (oneri) finanziari netti		Raggruppa gli eventuali altri proventi e oneri finanziari non specificatamente considerati nelle altre righe del prospetto. Dall'esercizio 2022 la riga non è valorizzata.
2.37	Costi capitalizzati - Oneri finanziari		Non è prevista la capitalizzazione degli oneri finanziari derivanti da nuovi prestiti.
2.38	Totale	=	Rappresenta il saldo tra i proventi e gli oneri finanziari (righe 2.30 a 2.37).
2.39	Proventi e oneri straordinari		Raggruppa le componenti di costi e ricavi straordinari: valore costante pari a zero dall'esercizio 2021.
2.40	Risultato prima delle imposte	=	Somma algebrica delle righe 2.29, 2.38 e 2.39.
2.41	Imposte sul reddito di esercizio		Indica le imposte sul reddito di competenza dell'esercizio (IRES 27,5% per gli esercizi 2019÷2021 e 24% per gli esercizi successivi e IRAP 3,9%), rettificate tenendo conto del regime fiscale del fondo di ripristino e della deducibilità dell'IRAP dall'IRES, nonché della non deducibilità dell'accantonamento per poste figurative e della conseguente non imponibilità del relativo rilascio.
2.42	Utile (perdita) di esercizio	=	Differenza tra le righe 2.40 e 2.41. Esprime il risultato economico di sintesi della gestione aziendale.

TABELLA 3 - CONTO DEGLI INVESTIMENTI

3.1	Opere in esercizio		Riporta i costi di realizzazione degli impianti reversibili in esercizio approvati ed aumentati delle eventuali rivalutazioni operate in applicazione di normative di legge.
3.2	Opere in corso		Accoglie i costi delle opere in corso di realizzazione, destinati ad essere trasferiti alla riga 3.1 al momento dell'entrata in esercizio delle opere stesse, al netto dei costi capitalizzati trasferiti alla riga 3.6.
3.3	Opere di completamento - riqualificazione		Si riferisce alle nuove iniziative di investimento destinate ad essere trasferite alla riga 3.1 al momento della prevista data di entrata in esercizio, al netto dei costi capitalizzati trasferiti alla riga 3.6.
3.4	Oneri finanziari capitalizzati su prestiti consolidati		Questa voce rappresenta il progressivo degli oneri finanziari annuali capitalizzati su prestiti consolidati.
3.5	Oneri finanziari capitalizzati su nuovi prestiti		Non è prevista la capitalizzazione di oneri finanziari su nuovi prestiti.
3.6	Oneri diversi capitalizzati		Comprende la sommatoria degli oneri capitalizzati relativi ai beni reversibili, diversi dagli oneri finanziari.
3.7	Fondo ammortamento tecnico		In conformità alla normativa sul bilancio di esercizio, la consistenza del fondo ammortamento tecnico è stata sottratta dal costo sostenuto per le opere.
3.7bis	Fondo ammortamento finanziario		Nella presente riga è indicato il totale progressivo degli accantonamenti effettuati per l'ammortamento finanziario: la consistenza del Fondo è stata sottratta dal costo sostenuto per le opere.
3.8	Totale immobilizzazioni reversibili nette	=	E' dato dalla somma algebrica delle righe da 3.1 a 3.7bis. Comprende i valori residui del costo dei beni reversibili che a fine concessione trova coincidenza con i contributi in conto impianti (riga 4.5).
3.9	Immobilizzazioni tecniche non reversibili		Raggruppa il valore dei beni non reversibili nella piena disponibilità del Concessionario (mobili, automezzi, fabbricati, etc.).
3.10	Fondo ammortamento tecnico beni non reversibili		Trattasi di riga che rettifica quella precedente.
3.11	Totale immobilizzazioni non reversibili nette	=	Somma algebrica delle righe 3.9 e 3.10.
3.12	Immobilizzazioni immateriali nette		I valori riportati in tale riga si intendono già al netto delle quote di ammortamento, e comprendono anche la capitalizzazione degli oneri relativi alla commissione "upfront" dei nuovi finanziamenti a medio-lungo termine.
3.13	Immobilizzazioni finanziarie		Riguardano il valore delle partecipazioni in altre società ed i crediti a medio-lungo termine (al netto delle eventuali svalutazioni).
3.14	Capitale circolante netto operativo		Comprende i valori delle attività e delle passività correnti connesse alla gestione operativa dell'impresa, derivanti, cioè, dal suo normale ciclo di funzionamento. Tra le voci principali si segnalano: crediti verso clienti, altri crediti operativi e per imposte anticipate, rimanenze, debiti verso fornitori, debiti verso personale ed enti previdenziali e altri debiti operativi correnti. Per le variazioni di questa voce si rimanda al commento di cui alla riga 1.5.
3.15	Altri impieghi netti correnti e riserve di cassa obbligatorie		In tale voce sono rappresentate le riserve di cassa obbligatorie a servizio dell'operazione di finanziamento in essere con CDP e BEI.
3.16	Totale impieghi	=	Somma delle righe 3.8, 3.11, 3.12, 3.13, 3.14, 3.15. Indica il valore complessivo degli impieghi esistenti alla fine di ogni periodo di piano.

TABELLA 4 - CONTO DEI FINANZIAMENTI

4.1	Capitale sociale		Comprende gli apporti effettivamente versati dagli azionisti in conto capitale sociale e le riserve trasferite a capitale (i dati si intendono pertanto al netto dei decimi ancora da versare).
4.2	Riserve e utili (perdite) a nuovo		I dati del periodo 30.03.2017÷31.12.2019 rappresentano le riserve iscritte nei rispettivi bilanci di esercizio già approvati, mentre le successive variazioni riguardano gli utili o le perdite degli esercizi in cui si articola lo sviluppo del piano nonchè la distribuzione di dividendi e riserve.
4.3	Utile (perdita) di esercizio	=	Riga 2.42 del Conto economico.
4.4	Totale	=	Somma delle righe da 4.1 a 4.3. Rappresenta l'entità dei mezzi propri del Concessionario vincolati durevolmente all'impresa.
4.5	Contributi in c/impianti		Indica l'entità dei contributi erogati dall'Ente Concedente a fronte di investimenti in immobilizzazioni reversibili. Si evidenzia che oltre ai contributi già rappresentati nei precedenti elaborati ed erogati anteriormente al 1999, pari ad Euro/migliaia 20.297, sono, inoltre, rappresentati nel presente documento i contributi ricevuti ai sensi dell'art. 1, comma 96, della L. 27 dicembre 2013, n. 147 (Legge di stabilità 2014) "Per la realizzazione della terza corsia della tratta autostradale A4 Quarto d'Altino-Villesse-Gorizia, al fine di consentire l'attuazione dell'Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri n. 3702 del 5 settembre 2008, pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale n. 213 dell'11 settembre 2008", nonchè quelli disciplinati dal Decreto Legge 133 dd. 12.09.2014 "SBLOCCA ITALIA", per un totale di € 151.825.
4.6	Fondo rinnovo beni reversibili		Rappresenta l'ammontare cumulato degli stanziamenti annui, al netto degli utilizzi.
4.7	Fondo trattamento fine rapporto		E' a fronte delle indennità maturate a tale titolo a tutto il 31.12.2020.
4.8	Altri fondi		Sono a fronte di oneri e rischi di incerta entità o periodo di manifestazione.
4.8bis	Fondo oneri per poste figurative		In detta voce è rappresentata la consistenza del fondo per debiti di poste figurative valorizzata sulla base delle risultanze del PFR.
4.9	Totale	=	Somma delle righe da 4.6 a 4.8bis.
4.10	Prestiti consolidati con garanzia dello Stato		Riporta il valore residuo a fine di ciascun anno dei debiti assistiti da tale garanzia.
4.11	Prestiti consolidati senza garanzia dello Stato - riga rinominata "Linea IVA"		La voce non essendoci valori residui di prestiti consolidati senza garanzia dello Stato, è stata utilizzata per rappresentare in modo distinto la Linea IVA che nella presente elaborazione non risulta valorizzata.
4.12	Fondo Centrale di Garanzia		Non è prevista l'esposizione nei confronti del FCG.
4.13	ANAS		Trattasi del debito per interventi effettuati dall'ANAS per conto della Concessionaria: valore zero per tutto il periodo di piano.
4.14	Prestiti da contrarre a medio-lungo termine		Si riferisce all'indebitamento ancora da erogare al momento della redazione del piano.
4.15	Saldo posizione finanziaria a breve		Saldo di tutte le posizioni finanziarie a breve, quali le esposizioni e disponibilità presso banche, cassa e titoli che non costituiscono investimento duraturo.
4.16	Totale debiti finanziari netti	=	Somma delle righe da 4.10 a 4.15.
4.17	Totale fonti	=	Equivale alla somma delle righe 4.4, 4.5, 4.9 e 4.16 e corrisponde per ciascun anno all'entità degli impieghi di cui alla riga 3.16.

TABELLA 5 - CONTO DEL FABBISOGNO FINANZIARIO ANNUO E DELLA RELATIVA COPERTURA

5.1	Investimenti in immobilizzazioni materiali ed immateriali		Indica gli importi previsti per nuovi investimenti, materiali e immateriali di ciascun esercizio.
5.2	Investimenti in immobilizzazioni finanziarie		Indica gli importi per investimenti, al netto dei disinvestimenti, in immobilizzazioni finanziarie.
5.3	Variazione del capitale circolante netto operativo e altri impieghi correnti		Tale voce riporta le variazioni del capitale circolante netto (vedi riga 1.5).
5.4	Rimborso debiti in scadenza		Indica l'ammontare della quota in scadenza dei finanziamenti complessivamente erogati alla società il cui rimborso viene ipotizzato nell'arco temporale 2022÷2029.
5.5	Saldo altri fabbisogni		Gli importi di questa riga rappresentano il saldo delle componenti di fabbisogno derivanti dalla costituzione della cassa obbligatoria e dalla distribuzione di dividendi, righe 1.17 e 1.19.
5.6	Totale fabbisogni	=	Somma delle righe da 5.1 a 5.5.
5.7	Contributi in c/impianti		Non sono previsti ulteriori contributi a fronte degli investimenti programmati nel periodo di piano.
5.8	Autofinanziamento		Valore della riga 1.4.
5.9	Totale fabbisogno netto	=	E' dato dalla differenza fra la riga 5.6 e le righe 5.7 e 5.8.
5.10	Apporti degli azionisti in c/capitale		Indica eventuali nuovi apporti degli azionisti così come specificato al commento della riga 1.14.
5.11	Finanziamenti a medio-lungo termine		Indica l'ammontare dei finanziamenti da contrarre e comprende anche la Linea IVA.
5.12	Variazione posizione finanziaria a breve		Indica la variazione della esposizione finanziaria a breve termine così come risulta dalle variazioni subite, esercizio dopo esercizio, dalla riga 4.15.
5.13	Totale copertura	=	Somma delle righe da 5.10 a 5.12.

Tabella 1 - CONTO FINANZIARIO (valori in migliaia di Euro)

		30.06.2016÷ 31.03.2017	01.04.2017÷ 30.06.2017	2017/2018	2018/2019	2° sem 2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	TOTALE 01.04.2017-2038
AREA OPERATIVA																										
· Utile (Perdita) netto di esercizio	1.1	11.413	-2.639	4.731	6.583	5.638	12.868	23.943	27.474	26.950	28.619	31.468	28.766	25.472	30.672	36.769	36.823	33.364	15.816	14.436	13.110	11.840	10.626	21.257	9.134	453.721,00
· Accantonamenti e ammortamenti	1.2	63.181	28.850	89.922	87.828	43.473	51.854	45.845	55.264	67.351	74.844	77.872	75.701	81.290	80.749	72.647	77.546	78.263	93.019	91.391	89.705	87.974	86.211	68.917	82.185	1.688.700
· Quota TFR maturata nell'esercizio	1.3	-101	-374	-200	-650	-511	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-1.735
· Autofinanziamento	1.4	**74.493**	**25.837**	**94.453**	**93.761**	**48.600**	**64.722**	**69.788**	**82.738**	**94.301**	**103.463**	**109.340**	**104.467**	**106.762**	**111.421**	**109.416**	**114.369**	**111.627**	**108.835**	**105.827**	**102.815**	**99.814**	**96.837**	**90.174**	**91.319**	**2.140.686**
· Variazione capitale circolante netto operativo	1.5	-6.990	7.772	16.578	14.666	-2.801	-29.498	502	-3.281	-1.318	3.460	-20.539	2.929	27.132	614	-15.659	-9.797	-6.820	-17	-17	-17	-17	-17	-16	-17	-16.178
· Flusso di liquidità della gestione corrente	1.6	**67.503**	**33.609**	**111.031**	**108.427**	**45.799**	**35.224**	**70.290**	**79.457**	**92.983**	**106.923**	**88.801**	**107.396**	**133.894**	**112.035**	**93.757**	**104.572**	**104.807**	**108.818**	**105.810**	**102.798**	**99.797**	**96.820**	**90.158**	**91.302**	**2.124.508**
· Costi capitalizzati	1.7	-2.378	-786	0	0	0	0	0	70	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-716
· Investimenti in beni reversibili	1.8	-17.827	-14.129	-135.517	-130.531	-60.940	-113.972	-115.732	-101.571	-92.505	-108.517	-7.874	-22.189	-154.189	-157.044	-80.908	-33.106	0	0	0	0	0	0	0	0	-1.328.724
· Contributi in conto capitale	1.9	93.471	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
· Investimenti in beni non reversibili	1.10	-337	-198	-1.580	-4.417	-420	-1.132	-4.000	-4.000	-4.000	-4.000	-4.000	-4.000	-4.000	-4.000	-4.000	-4.000	-4.000	-4.000	-4.000	-4.000	-4.000	-4.000	-4.000	-4.000	-79.747
· Investimenti per immobilizzazioni immateriali	1.11	-2.583	2.058	-882	-919	-814	0	-5.800	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-6.357
· Saldo altri flussi gestione operativa	1.12	-3.332	-4.026	-1.198	-1.383	-1.531	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-8.138
· Flusso di liquidità della gestione operativa	1.13	**134.517**	**16.528**	**-28.146**	**-28.823**	**-17.906**	**-79.880**	**-55.242**	**-26.044**	**-3.522**	**-5.594**	**76.927**	**81.207**	**-24.295**	**-49.009**	**8.849**	**67.466**	**100.807**	**104.818**	**101.810**	**98.798**	**95.797**	**92.820**	**86.158**	**87.302**	**700.826**
AREA FINANZIARIA																										
· Apporto degli azionisti	1.14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
· Accensione nuovi prestiti	1.15	0	0	0	0	0	0	79.073	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	79.073
Linea IVA	.15 bis	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
· Variazione posizione verso FCG	1.16	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
· Variazione posizione verso ANAS - COSTITUZIONE	1.17	0	0	0	0	0	0	-104.061	48.340	28.369	-11.556	-59.065	-63.852	88.259	44.377	29.189	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
· Variazione delle immobilizzazioni finanziarie	1.18	-1.170	1.465	1.330	292	-2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3.085
· Utili distribuiti	1.19	-5.466	0	-877	-473	-658	-564	-1.287	-2.394	-2.747	-2.695	-2.862	-3.147	-2.877	-2.547	-3.067	-135.000	-100.000	-110.000	-100.000	-100.000	-90.000	-90.000	-9.563	-19.131	-779.889
· Rimborso prestiti consolidati	1.20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
· Rimborso nuovi prestiti a medio-lungo termine	1.21	0	0	0	0	0	0	0	-11.238	-9.852	-8.860	-9.113	-9.561	-10.140	-10.892	-9.417	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-79.073
· Flusso di liquidità della gestione finanziaria	1.22	**-6.636**	**1.465**	**453**	**-181**	**-660**	**-564**	**-26.275**	**34.708**	**15.770**	**-23.111**	**-71.040**	**-76.560**	**75.242**	**30.938**	**16.705**	**-135.000**	**-100.000**	**-110.000**	**-100.000**	**-100.000**	**-90.000**	**-90.000**	**-9.563**	**-19.131**	**-776.804**
Variazione posizione finanziaria a breve	1.23	**127.881**	**17.993**	**-27.693**	**-29.004**	**-18.566**	**-80.444**	**-81.517**	**8.664**	**12.248**	**-28.705**	**5.887**	**4.647**	**50.947**	**-18.071**	**25.554**	**-67.534**	**807**	**-5.182**	**1.810**	**-1.202**	**5.797**	**2.820**	**76.595**	**68.171**	**-75.978**

Tabella 2 - CONTO ECONOMICO (valori in migliaia di Euro)

		30.06.2016÷ 31.03.2017	01.04.2017÷ 30.06.2017	2017/2018	2018/2019	2° sem 2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	TOTALE 01.04.2017-2038
RICAVI																										
· Ricavi da pedaggi	2.1	137.121	48.668	188.911	187.373	97.116	140.751	156.703	170.031	182.544	190.974	195.312	188.820	190.318	194.355	191.185	196.165	192.544	188.892	185.247	181.619	178.024	174.477	170.986	167.537	3.958.552
· Proventi netti da subconcessioni e attività collaterali	2.2	2.942	974	6.539	7.512	3.785	12.148	8.104	4.735	4.793	4.847	4.642	4.682	4.716	4.891	4.919	4.944	4.967	4.989	5.010	5.030	5.050	5.069	5.088	5.088	122.522
· Altri proventi	2.3	8.454	3.937	7.732	8.491	4.372	5.621	5.240	5.956	5.956	5.956	5.956	5.956	5.956	5.956	5.956	5.956	5.956	5.956	5.956	5.956	5.956	5.956	5.956	5.956	136.645
· Ricavi lavori c/terzi	2.4	477	534	9.132	10.120	2.558	7.828	12.276	9.780	7.700	7.323	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	67.251
· Totale	2.5	**148.994**	**54.113**	**212.314**	**213.496**	**107.831**	**166.348**	**182.323**	**190.502**	**200.993**	**209.100**	**205.910**	**199.458**	**200.990**	**205.202**	**202.060**	**207.065**	**203.467**	**199.837**	**196.213**	**192.605**	**189.030**	**185.502**	**182.030**	**178.581**	**4.284.970**
COSTI OPERATIVI																										
· Costi di produzione:																										
- Costi personale addetto alla riscossione	2.6.1	38.642	13.548	54.688	56.244	27.805	53.132	54.295	54.690	53.797	52.140	49.987	49.466	49.425	49.465	49.460	49.454	49.235	49.021	49.021	49.021	49.021	49.021	49.021	49.021	1.109.978
- Costi personale addetto alla sicurezza	2.6.2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- Costi personale addetto alla manutenzione	2.6.3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- Costi personale addetto alla direzione lavori	2.6.4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- Costi manutenzione e rinnovi	2.7	9.916	4.255	13.937	13.847	6.787	16.026	15.887	14.110	13.851	14.799	15.421	15.507	15.507	15.507	15.507	15.507	15.507	15.507	15.507	15.507	15.507	15.507	15.507	15.507	330.511
- Costi lavori c/terzi	2.8	370	611	9.143	10.115	2.538	7.828	12.276	9.780	7.700	7.323	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	67.314
- Prestazioni di servizi	2.9	6.093	2.250	8.916	8.756	4.602	7.639	8.650	8.343	8.160	7.981	7.981	7.981	7.981	7.981	7.981	7.981	7.981	7.981	7.981	7.981	7.981	7.981	7.981	7.981	177.031
- Canoni di concessione	2.10	3.879	1.363	5.842	5.999	3.014	5.808	5.382	5.028	5.340	5.553	5.616	5.468	5.511	5.643	5.572	5.697	5.614	5.531	5.448	5.365	5.283	5.201	5.121	5.038	119.437
- Acquisti di materie e beni di consumo	2.11.1	1.005	322	1.402	1.595	577	1.289	1.311	1.270	1.242	1.215	1.215	1.215	1.215	1.215	1.215	1.215	1.215	1.215	1.215	1.215	1.215	1.215	1.215	1.215	27.233
- Variazione delle rimanenze	2.11.2	-15	26	-45	-74	23	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-70
- Altri costi di produzione	2.11.3	3.145	716	3.603	3.697	1.768	3.655	3.739	3.372	3.298	3.226	3.226	3.226	3.226	3.226	3.226	3.226	3.226	3.226	3.226	3.226	3.226	3.226	3.226	3.226	72.238
· Costi commerciali:																										
Costi personale	2.12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Prestazioni di servizi	2.13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Altri costi commerciali	2.14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
· Costi amministrativi e generali:																										
- Costi personale	2.15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- Prestazioni di servizi	2.16	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- Altri costi amministrativi e generali	2.17	2.540	1.301	2.686	2.893	1.734	2.406	2.537	2.513	2.458	2.404	2.404	2.404	2.404	2.404	2.404	2.404	2.404	2.404	2.404	2.404	2.404	2.404	2.404	2.404	54.588
- (Costi capitalizzati; spese del personale)	2.18.1	-2.284	-698	0	0	0	0	0	70	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-628
- (Costi capitalizzati. Costi materiali)	2.18.2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- (Costi capitalizzati. Costi per servizi)	2.18.3	-94	-88	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-88
· Fondo rinnovi:																										
- Utilizzo	2.19	-9.916	-4.255	-13.937	-13.847	-6.787	-14.284	-14.647	-14.110	-13.851	-14.799	-15.421	-15.507	-15.507	-15.507	-15.507	-15.507	-15.507	-15.507	-15.507	-15.507	-15.507	-15.507	-15.507	-341	-312.363
- Accantonamento	2.20	10.292	4.379	0	13.661	5.319	14.647	14.451	13.851	14.799	15.421	15.507	15.507	15.507	15.507	15.507	15.507	15.507	15.507	15.507	15.507	15.507	15.507	0	0	282.612
· Altri accantonamenti e svalutazioni	2.21	964	890	203	1.066	528	11.505	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	14.192
· Accantonamento per poste figurative	2.21bis	17.745	13.199	50.468	29.701	16.491	-19.303	-19.692	-13.540	-6.065	-6.425	-8.739	-7.372	-4.763	-10.193	-17.934	-18.175	-16.154	0	0	0	0	0	0	0	-38.496
· Totale	2.22	**82.282**	**37.819**	**136.906**	**133.653**	**64.399**	**90.348**	**84.189**	**85.377**	**90.729**	**88.838**	**77.197**	**77.895**	**80.506**	**75.248**	**67.431**	**67.309**	**69.028**	**84.885**	**84.802**	**84.719**	**84.637**	**84.555**	**68.968**	**84.051**	**1.903.489**
Margine operativo lordo (2.5 - 2.22)	2.23	**66.712**	**16.294**	**75.408**	**79.843**	**43.432**	**76.000**	**98.134**	**105.125**	**110.264**	**120.262**	**128.713**	**121.563**	**120.484**	**129.954**	**134.629**	**139.756**	**134.439**	**114.952**	**111.411**	**107.886**	**104.393**	**100.947**	**113.062**	**94.530**	**2.381.481**
AMMORTAMENTI																										
· Ammortamento finanziario	2.24	42.447	14.098	51.271	55.267	26.897	57.182	62.599	66.403	70.105	77.884	83.252	80.560	83.140	87.629	86.868	91.721	90.417	89.019	87.391	85.705	83.974	82.211	80.424	78.526	1.672.543
· Ammortamento tecnico beni reversibili	2.25	7	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
· Ammortamento tecnico beni non reversibili	2.26	1.064	315	1.143	1.140	623	1.155	1.089	1.610	1.313	1.713	2.113	2.513	2.913	3.313	3.713	4.000	4.000	4.000	4.000	4.000	4.000	4.000	4.000	4.000	60.666
· Ammortamento immobilizzazioni immateriali	2.27	578	222	774	840	402	952	2.045	1.050	1.050	1.050	1.160	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9.544
· Totale	2.28	**44.096**	**14.637**	**53.188**	**57.247**	**27.922**	**59.289**	**65.733**	**69.063**	**72.468**	**80.647**	**86.525**	**83.073**	**86.053**	**90.942**	**90.581**	**95.721**	**94.417**	**93.019**	**91.391**	**89.705**	**87.974**	**86.211**	**84.424**	**82.526**	**1.742.755**
Risultato operativo (2.23 - 2.28)	2.29	**22.616**	**1.657**	**22.220**	**22.596**	**15.510**	**16.711**	**32.401**	**36.062**	**37.796**	**39.615**	**42.188**	**38.490**	**34.431**	**39.012**	**44.048**	**44.035**	**40.022**	**21.933**	**20.020**	**18.181**	**16.419**	**14.736**	**28.638**	**12.004**	**638.726**
Oneri e proventi finanziari:																										
· Oneri finanziari su prestiti consolidati con garanzia dello Stato	2.30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
· Oneri finanziari su prestiti consolidati senza garanzia dello Stato	2.31	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
· Oneri rimodulazione F.C.G.	2.32	-1.116	-342	-2.114	-2.037	-1.240	-2.146	-2.779	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-10.658
· Costi dei nuovi finanziamenti a medio-lungo termine	2.33	0	0	0	0	0	0	-3.701	-3.175	-2.714	-2.299	-1.872	-1.425	-950	-441	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-16.577
· Proventi (oneri) finanziari netti a breve termine	2.34	216	41	65	57	21	58	25	3	4	3	2	3	5	7	8	5	2	2	2	2	2	2	2	6	14	339
· Proventi (oneri) netti da immobilizzazioni finanziarie E DA RISERVE DI CASSA	2.35	0	-7	95	-9	0	0	5	8	4	3	7	13	12	5	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	137
· Altri proventi (oneri) finanziari netti	2.36	-24	-4	-420	-451	-3	-24	-2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-904
- (costi capitalizzati. Oneri finanziari)	2.37	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
· Totale	2.38	**-924**	**-312**	**-2.374**	**-2.440**	**-1.222**	**-2.112**	**-6.452**	**-3.164**	**-2.706**	**-2.293**	**-1.863**	**-1.409**	**-933**	**-429**	**9**	**5**	**2**	**2**	**2**	**2**	**2**	**2**	**2**	**6**	**14**	**-27.663**
Proventi e oneri straordinari	2.39	-10	10	0	98	25	71	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	204
Risultato prima delle imposte (2.29 + 2.38 + 2.39)	2.40	**21.682**	**1.355**	**19.846**	**20.254**	**14.313**	**14.670**	**25.949**	**32.898**	**35.090**	**37.322**	**40.325**	**37.081**	**33.498**	**38.583**	**44.057**	**44.040**	**40.024**	**21.935**	**20.022**	**18.183**	**16.421**	**14.738**	**28.644**	**12.018**	**611.267**
Imposte sul reddito di esercizio	2.41	**10.269**	**3.994**	**15.115**	**13.671**	**8.675**	**1.802**	**2.006**	**5.424**	**8.140**	**8.703**	**8.857**	**8.315**	**8.026**	**7.911**	**7.288**	**7.217**	**6.660**	**6.119**	**5.586**	**5.073**	**4.581**	**4.112**	**7.387**	**2.884**	**157.546**
Utile (Perdita) di esercizio (2.40 - 2.41)	2.42	**11.413**	**-2.639**	**4.731**	**6.583**	**5.638**	**12.868**	**23.943**	**27.474**	**26.950**	**28.619**	**31.468**	**28.766**	**25.472**	**30.672**	**36.769**	**36.823**	**33.364**	**15.816**	**14.436**	**13.110**	**11.840**	**10.626**	**21.257**	**9.134**	**453.721**

Tabella 3 - CONTO DEGLI INVESTIMENTI (valori in migliaia di Euro)

		30.06.2016÷ 31.03.2017	01.04.2017÷ 30.06.2017	2017/2018	2018/2019	2° sem 2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	Variazioni 31.03.2017-2038
IMMOBILIZZAZIONI IN BENI REVERSIBILI																										
· Opere in esercizio	3.1	1.113.257	1.116.430	1.118.900	1.125.812	1.126.034	1.486.975	1.589.412	1.718.895	1.809.067	1.928.024	1.932.359	1.933.359	1.934.559	2.315.365	2.347.843	2.482.573	2.482.573	2.482.573	2.482.573	2.482.573	2.482.573	2.482.573	2.482.573	2.482.573	1.369.316
· Opere in corso	3.2	50.517	62.093	194.216	316.860	377.487	127.978	140.284	110.466	111.590	100.707	104.246	125.435	278.424	53.476	101.882	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-50.517
· Nuove opere	3.3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
· Oneri finanziari capitalizzati su prestiti consolidati	3.4	17.733	17.733	17.733	17.733	17.733	17.733	17.733	17.733	17.733	17.733	17.733	17.733	17.733	17.733	17.733	17.733	17.733	17.733	17.733	17.733	17.733	17.733	17.733	17.733	0
· Oneri finanziari capitalizzati su nuovi prestiti	3.5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
· Oneri diversi capitalizzati	3.6	51.197	51.197	51.772	52.530	52.530	55.070	56.059	57.895	59.104	59.547	59.547	59.547	59.547	60.733	60.757	61.015	61.015	61.015	61.015	61.015	61.015	61.015	61.015	61.015	9.818
· Fondo ammortamento tecnico	3.7	-8.526	-8.362	-8.013	-7.796	-7.705	-7.705	-7.705	-7.705	-7.705	-7.705	-7.705	-7.705	-7.705	-7.705	-7.705	-7.705	-7.705	-7.705	-7.705	-7.705	-7.705	-7.705	-7.705	-7.705	821
· Fondo ammortamento finanziario	3.7bis	-708.951	-723.049	-774.320	-829.587	-856.484	-913.666	-976.265	-1.042.668	-1.112.773	-1.190.657	-1.273.909	-1.354.469	-1.437.609	-1.525.238	-1.612.106	-1.703.827	-1.794.244	-1.883.263	-1.970.654	-2.056.359	-2.140.333	-2.222.544	-2.302.968	-2.381.494	-1.672.543
· Totale immobilizzazioni reversibili nette	3.8	**515.227**	**516.042**	**600.288**	**675.552**	**709.595**	**766.385**	**819.518**	**854.616**	**877.016**	**907.649**	**832.271**	**773.900**	**844.949**	**914.364**	**908.404**	**849.789**	**759.372**	**670.353**	**582.962**	**497.257**	**413.283**	**331.072**	**250.648**	**172.122**	**-343.105**
IMMOBILIZZAZIONI IN BENI NON REVERSIBILI																										
· Immobilizzazioni tecniche non reversibili	3.9	37.913	36.840	37.956	42.093	42.427	43.559	47.559	51.559	55.559	59.559	63.559	67.559	71.559	75.559	79.559	83.559	87.559	91.559	95.559	99.559	103.559	107.559	111.559	115.559	77.646
· Fondo ammortamento tecnico beni non reversibili	3.10	-33.340	-32.384	-33.063	-33.923	-34.460	-35.615	-36.704	-38.314	-39.627	-41.340	-43.453	-45.966	-48.879	-52.192	-55.905	-59.905	-63.905	-67.905	-71.905	-75.905	-79.905	-83.905	-87.905	-91.905	-58.565
· Totale immobilizzazioni non reversibili nette	3.11	**4.573**	**4.456**	**4.893**	**8.170**	**7.967**	**7.944**	**10.855**	**13.245**	**15.932**	**18.219**	**20.106**	**21.593**	**22.680**	**23.367**	**23.654**	**23.654**	**23.654**	**23.654**	**23.654**	**23.654**	**23.654**	**23.654**	**23.654**	**23.654**	**19.081**
Immobilizzazioni immateriali nette	3.12	3.187	907	1.015	1.094	1.506	554	4.309	3.259	2.210	1.160	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-3.187
Immobilizzazioni finanziarie	3.13	8.980	7.515	983	691	693	693	693	693	693	693	693	693	693	693	693	693	693	693	693	693	693	693	693	693	-8.287
Capitale circolante netto operativo	3.14	16.432	8.660	-7.918	-22.584	-19.783	9.715	9.213	12.494	13.812	10.352	30.891	27.962	830	216	15.875	25.672	32.492	32.509	32.526	32.543	32.560	32.577	32.593	32.610	16.178
Altri impieghi netti correnti	3.15	0	1	0	-1	0	0	104.061	55.721	27.352	38.908	97.973	161.825	73.566	29.189	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTALE IMPIEGHI	3.16	**548.399**	**537.581**	**599.261**	**662.922**	**699.978**	**785.291**	**948.649**	**940.028**	**937.015**	**976.981**	**981.934**	**985.973**	**942.718**	**967.829**	**948.626**	**899.808**	**816.211**	**727.209**	**639.835**	**554.147**	**470.190**	**387.996**	**307.588**	**229.079**	**-319.320**

Tabella 4 - CONTO DEI FINANZIAMENTI (valori in migliaia di Euro)

		30.06.2016÷ 31.03.2017	01.04.2017÷ 30.06.2017	2017/2018	2018/2019	2° sem 2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	Variazioni 31.03.2017-2038
PATRIMONIO NETTO																										
· Capitale sociale	4.1	157.966	157.966	157.966	157.966	157.966	157.966	157.966	157.966	157.966	157.966	157.966	157.966	157.966	157.966	157.966	157.966	157.966	157.966	157.966	157.966	157.966	157.966	157.966	157.966	0
· Riserve e utili (perdite) a nuovo	4.2	363.351	374.764	366.045	370.303	376.227	381.301	392.882	414.431	439.158	463.414	489.171	517.492	543.381	566.306	593.911	495.680	432.503	355.867	271.683	186.119	109.229	31.069	32.132	34.258	-329.093
· Utile (perdita) di esercizio	4.3	11.413	-2.639	4.731	6.583	5.638	12.868	23.943	27.474	26.950	28.619	31.468	28.766	25.472	30.672	36.769	36.823	33.364	15.816	14.436	13.110	11.840	10.626	21.257	9.134	-2.279
· Totale	4.4	**532.730**	**530.091**	**528.742**	**534.852**	**539.831**	**552.135**	**574.791**	**599.871**	**624.075**	**649.999**	**678.605**	**704.224**	**726.819**	**754.944**	**788.646**	**690.469**	**623.833**	**529.649**	**444.085**	**357.195**	**279.035**	**199.661**	**211.355**	**201.358**	**-331.372**
CONTRIBUTI IN C/IMPIANTI	4.5	172.122	172.122	172.122	172.122	172.122	172.122	172.122	172.122	172.122	172.122	172.122	172.122	172.122	172.122	172.122	172.122	172.122	172.122	172.122	172.122	172.122	172.122	172.122	172.122	0
FONDI PER RISCHI ED ONERI																										
· Fondo rinnovo beni reversibili	4.6	29.751	29.875	15.938	15.752	14.284	14.647	14.451	14.192	15.140	15.762	15.848	15.848	15.848	15.848	15.848	15.848	15.848	15.848	15.848	15.848	15.848	15.848	341	0	-29.751
· Fondo trattamento fine rapporto	4.7	9.192	8.818	8.618	7.968	7.457	7.457	7.457	7.457	7.457	7.457	7.457	7.457	7.457	7.457	7.457	7.457	7.457	7.457	7.457	7.457	7.457	7.457	7.457	7.457	-1.735
· Altri fondi	4.8	12.020	8.885	7.890	7.574	6.573	18.078	18.078	18.078	18.078	18.078	18.078	18.078	18.078	18.078	18.078	18.078	18.078	18.078	18.078	18.078	18.078	18.078	18.078	18.078	6.058
· Fondo oneri per poste figurative	4.8bis	38.498	51.697	102.165	131.864	148.355	129.052	109.360	95.820	89.755	83.330	74.591	67.219	62.456	52.263	34.329	16.154	0	0	0	0	0	0	0	0	-38.498
· Totale	4.9	**89.461**	**99.275**	**134.611**	**163.158**	**176.669**	**169.234**	**149.346**	**135.547**	**130.430**	**124.627**	**115.974**	**108.602**	**103.839**	**93.646**	**75.712**	**57.537**	**41.383**	**41.383**	**41.383**	**41.383**	**41.383**	**41.383**	**25.876**	**25.535**	**-63.926**
DEBITI FINANZIARI NETTI																										
· Prestiti consolidati con garanzia dello Stato	4.10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
· Linea IVA	4.11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
· Fondo Centrale di Garanzia	4.12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
· ANAS	4.13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
· Prestiti da contrarre a medio-lungo termine	4.14	0	0	0	0	0	0	79.073	67.835	57.983	49.123	40.010	30.449	20.309	9.417	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
· Saldo posizione finanziaria a breve	4.15	-245.914	-263.907	-236.214	-207.210	-188.644	-108.200	-26.683	-35.347	-47.595	-18.890	-24.777	-29.424	-80.371	-62.300	-87.854	-20.320	-21.127	-15.945	-17.755	-16.553	-22.350	-25.170	-101.765	-169.936	75.978
· Totale debiti finanziari netti	4.16	**-245.914**	**-263.907**	**-236.214**	**-207.210**	**-188.644**	**-108.200**	**52.390**	**32.488**	**10.388**	**30.233**	**15.233**	**1.025**	**-60.062**	**-52.883**	**-87.854**	**-20.320**	**-21.127**	**-15.945**	**-17.755**	**-16.553**	**-22.350**	**-25.170**	**-101.765**	**-169.936**	**75.978**
TOTALE FONTI	4.17	**548.399**	**537.581**	**599.261**	**662.922**	**699.978**	**785.291**	**948.649**	**940.028**	**937.015**	**976.981**	**981.934**	**985.973**	**942.718**	**967.829**	**948.626**	**899.808**	**816.211**	**727.209**	**639.835**	**554.147**	**470.190**	**387.996**	**307.588**	**229.079**	**-319.320**

Tabella 5 - CONTO DEL FABBISOGNO FINANZIARIO ANNUO E DELLA RELATIVA COPERTURA (valori in migliaia di Euro)

		30.06.2016÷ 31.03.2017	01.04.2017÷ 30.06.2017	2017/2018	2018/2019	2° sem 2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	TOTALE 01.04.2017-2038
FABBISOGNO NETTO																										
· Investimenti in immobilizzazioni materiali e immateriali	5.1	23.125	13.055	137.979	135.867	62.174	115.104	125.532	105.501	96.505	112.517	11.874	26.189	158.189	161.044	84.908	37.106	4.000	4.000	4.000	4.000	4.000	4.000	4.000	4.000	1.415.544
· Investimenti in immobilizzazioni finanziarie	5.2	1.170	-1.465	-1.330	-292	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-3.085
· Variazione del cap. circ. netto operativo e altri impieghi correnti	5.3	6.990	-7.772	-16.578	-14.666	2.801	29.498	-502	3.281	1.318	-3.460	20.539	-2.929	-27.132	-614	15.659	9.797	6.820	17	17	17	17	17	16	17	16.178
· Rimborso debiti in scadenza	5.4	0	0	0	0	0	0	0	11.238	9.852	8.860	9.113	9.561	10.140	10.892	9.417	0	0	0	0	0	0	0	0	0	79.073
· Saldo altri fabbisogni	5.5	8.798	4.026	2.075	1.856	2.189	564	105.348	-45.946	-25.622	14.251	61.927	66.999	-85.382	-41.830	-26.122	135.000	100.000	110.000	100.000	100.000	90.000	90.000	9.563	19.131	788.027
· **Totale fabbisogni**	**5.6**	**40.083**	**7.844**	**122.146**	**122.765**	**67.166**	**145.166**	**230.378**	**74.074**	**82.053**	**132.168**	**103.453**	**99.820**	**55.815**	**129.492**	**83.862**	**181.903**	**110.820**	**114.017**	**104.017**	**104.017**	**94.017**	**94.017**	**13.579**	**23.148**	**2.295.737**
· Radiazione beni reversibili non ammortizzati	5.7	93.471	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
· Autofinanziamento	5.8	74.493	25.837	94.453	93.761	48.600	64.722	69.788	82.738	94.301	103.463	109.340	104.467	106.762	111.421	109.416	114.369	111.627	108.835	105.827	102.815	99.814	96.837	90.174	91.319	2.140.686
· **Totale fabbisogno netto**	**5.9**	**-127.881**	**-17.993**	**27.693**	**29.004**	**18.566**	**80.444**	**160.590**	**-8.664**	**-12.248**	**28.705**	**-5.887**	**-4.647**	**-50.947**	**18.071**	**-25.554**	**67.534**	**-807**	**5.182**	**-1.810**	**1.202**	**-5.797**	**-2.820**	**-76.595**	**-68.171**	**155.051**
COPERTURA																										
· Apporti degli azionisti in c/capitale	5.10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
· Finanziamenti a medio-lungo termine	5.11	0	0	0	0	0	0	-79.073	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-79.073
· Variazione posizione finanziaria a breve	5.12	127.881	17.993	-27.693	-29.004	-18.566	-80.444	-81.517	8.664	12.248	-28.705	5.887	4.647	50.947	-18.071	25.554	-67.534	807	-5.182	1.810	-1.202	5.797	2.820	76.595	68.171	-75.978
· **Totale copertura**	**5.13**	**127.881**	**17.993**	**-27.693**	**-29.004**	**-18.566**	**-80.444**	**-160.590**	**8.664**	**12.248**	**-28.705**	**5.887**	**4.647**	**50.947**	**-18.071**	**25.554**	**-67.534**	**807**	**-5.182**	**1.810**	**-1.202**	**5.797**	**2.820**	**76.595**	**68.171**	**-155.051**

Piano finanziario modello D.I. 125/1997 (DICOTER) (sviluppato a moneta corrente)

Tabella 1 - CONTO FINANZIARIO (valori in migliaia di Euro)

		30.06.2016÷ 31.03.2017	01.04.2017÷ 30.06.2017	2017/2018	2018/2019	2° sem 2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	TOTALE 01.04.2017-2038
AREA OPERATIVA																										
· Utile (Perdita) netto di esercizio	1.1	11.413	-2.639	4.731	6.583	5.638	12.868	23.892	27.754	27.645	29.793	33.143	30.781	27.948	33.681	40.145	40.817	37.713	20.494	19.414	18.361	17.345	16.359	28.236	15.640	516.343,00
· Accantonamenti e ammortamenti	1.2	63.181	28.850	89.922	87.828	43.473	51.854	45.916	55.332	67.435	74.932	77.953	75.780	81.370	80.829	72.728	77.627	78.345	93.100	91.474	89.787	88.058	86.294	67.629	82.185	1.688.700
· Quota TFR maturata nell'esercizio	1.3	-101	-374	-200	-650	-511	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-1.735
· Autofinanziamento	1.4	**74.493**	**25.837**	**94.453**	**93.761**	**48.600**	**64.722**	**69.808**	**83.086**	**95.080**	**104.725**	**111.096**	**106.561**	**109.318**	**114.510**	**112.873**	**118.444**	**116.058**	**113.594**	**110.888**	**108.148**	**105.403**	**102.653**	**95.865**	**97.825**	**2.203.308**
· Variazione capitale circolante netto operativo	1.5	-6.990	7.772	16.578	14.666	-2.801	-29.498	502	-3.245	-1.284	3.499	-20.500	2.967	27.169	653	-15.621	-9.757	-6.782	22	20	21	21	22	21	21	-15.534
· Flusso di liquidità della gestione corrente	1.6	**67.503**	**33.609**	**111.031**	**108.427**	**45.799**	**35.224**	**70.310**	**79.841**	**93.796**	**108.224**	**90.596**	**109.528**	**136.487**	**115.163**	**97.252**	**108.687**	**109.276**	**113.616**	**110.908**	**108.169**	**105.424**	**102.675**	**95.886**	**97.846**	**2.187.774**
· Costi capitalizzati	1.7	-2.378	-786	0	0	0	0	0	70	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-716
· Investimenti in beni reversibili	1.8	-17.827	-14.129	-135.517	-130.531	-60.940	-113.972	-115.732	-101.571	-92.505	-108.517	-7.874	-22.189	-154.189	-157.044	-80.908	-33.106	0	0	0	0	0	0	0	0	-1.328.724
· Contributi in conto capitale	1.9	93.471	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
· Investimenti in beni non reversibili	1.10	-337	-198	-1.580	-4.417	-420	-1.132	-4.000	-4.000	-4.000	-4.000	-4.000	-4.000	-4.000	-4.000	-4.000	-4.000	-4.000	-4.000	-4.000	-4.000	-4.000	-4.000	-4.000	-4.000	-79.747
· Investimenti per immobilizzazioni immateriali	1.11	-2.583	2.058	-882	-919	-814	0	-5.800	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-6.357
· Saldo altri flussi gestione operativa	1.12	-3.332	-4.026	-1.198	-1.383	-1.531	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-8.138
· Flusso di liquidità della gestione operativa	1.13	**134.517**	**16.528**	**-28.146**	**-28.823**	**-17.906**	**-79.880**	**-55.222**	**-25.660**	**-2.709**	**-4.293**	**78.722**	**83.339**	**-21.702**	**-45.881**	**12.344**	**71.581**	**105.276**	**109.616**	**106.908**	**104.169**	**101.424**	**98.675**	**91.886**	**93.846**	**764.092**
AREA FINANZIARIA																										
· Apporto degli azionisti	1.14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
· Accensione nuovi prestiti	1.15	0	0	0	0	0	0	79.073	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	79.073
Linea IVA	.15 bis	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
· Variazione posizione verso FCG	1.16	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
· Variazione posizione verso ANAS - COSTITUZIONE	1.17	0	0	0	0	0	0	-104.061	48.340	28.369	-11.556	-59.065	-63.852	88.259	44.377	29.189	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
· Variazione delle immobilizzazioni finanziarie	1.18	-1.170	1.465	1.330	292	-2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3.085
· Utili distribuiti	1.19	-5.466	0	-877	-473	-658	-564	-1.287	-2.389	-2.775	-2.765	-2.979	-3.314	-3.078	-2.795	-3.368	-135.000	-100.000	-110.000	-100.000	-100.000	-90.000	-90.000	-14.723	-25.412	-792.457
· Rimborso prestiti consolidati	1.20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
· Rimborso nuovi prestiti a medio-lungo termine	1.21	0	0	0	0	0	0	0	-11.238	-9.852	-8.860	-9.113	-9.561	-10.140	-10.892	-9.417	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-79.073
· Flusso di liquidità della gestione finanziaria	1.22	**-6.636**	**1.465**	**453**	**-181**	**-660**	**-564**	**-26.275**	**34.713**	**15.742**	**-23.181**	**-71.157**	**-76.727**	**75.041**	**30.690**	**16.404**	**-135.000**	**-100.000**	**-110.000**	**-100.000**	**-100.000**	**-90.000**	**-90.000**	**-14.723**	**-25.412**	**-789.372**
Variazione posizione finanziaria a breve	1.23	**127.881**	**17.993**	**-27.693**	**-29.004**	**-18.566**	**-80.444**	**-81.497**	**9.053**	**13.033**	**-27.474**	**7.565**	**6.612**	**53.339**	**-15.191**	**28.748**	**-63.419**	**5.276**	**-384**	**6.908**	**4.169**	**11.424**	**8.675**	**77.163**	**68.434**	**-25.280**

Tabella 2 - CONTO ECONOMICO (valori in migliaia di Euro)

		30.06.2016÷ 31.03.2017	01.04.2017÷ 30.06.2017	2017/2018	2018/2019	2° sem 2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	TOTALE 01.04.2017-2038
RICAVI																										
· Ricavi da pedaggi	2.1	137.121	48.668	188.911	187.373	97.116	140.751	156.703	170.883	184.372	193.843	199.232	193.581	196.096	201.255	198.983	205.212	202.458	199.639	196.792	193.928	191.072	188.228	185.406	182.590	4.103.092
· Proventi netti da subconcessioni e attività collaterali	2.2	2.942	974	6.539	7.512	3.785	12.148	8.104	4.759	4.841	4.920	4.736	4.800	4.859	5.065	5.119	5.171	5.221	5.270	5.319	5.367	5.415	5.463	5.511	5.538	126.436
· Altri proventi	2.3	8.454	3.937	7.732	8.491	4.372	5.621	5.240	5.986	6.016	6.046	6.076	6.106	6.137	6.168	6.198	6.229	6.261	6.292	6.323	6.355	6.387	6.419	6.451	6.483	141.326
· Ricavi lavori c/terzi	2.4	477	534	9.132	10.120	2.558	7.828	12.276	9.780	7.700	7.323	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	67.251
· Totale	2.5	**148.994**	**54.113**	**212.314**	**213.496**	**107.831**	**166.348**	**182.323**	**191.408**	**202.929**	**212.132**	**210.044**	**204.487**	**207.092**	**212.488**	**210.300**	**216.612**	**213.940**	**211.201**	**208.434**	**205.650**	**202.874**	**200.110**	**197.368**	**194.611**	**4.438.105**
COSTI OPERATIVI																										
· Costi di produzione:																										
- Costi personale addetto alla riscossione	2.6.1	38.642	13.548	54.688	56.244	27.805	53.132	54.295	54.963	54.336	52.926	50.994	50.716	50.927	51.222	51.473	51.725	51.753	51.786	52.045	52.305	52.566	52.829	53.093	53.359	1.148.730
- Costi personale addetto alla sicurezza	2.6.2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- Costi personale addetto alla manutenzione	2.6.3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- Costi personale addetto alla direzione lavori	2.6.4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- Costi manutenzione e rinnovi	2.7	9.916	4.255	13.937	13.847	6.787	16.026	15.887	14.181	13.990	15.022	15.732	15.899	15.978	16.058	16.138	16.219	16.300	16.382	16.463	16.546	16.628	16.712	16.795	16.879	342.661
- Costi lavori c/terzi	2.8	370	611	9.143	10.115	2.538	7.828	12.276	9.780	7.700	7.323	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	67.314
- Prestazioni di servizi	2.9	6.093	2.250	8.916	8.756	4.602	7.639	8.650	8.385	8.242	8.101	8.142	8.183	8.223	8.265	8.306	8.347	8.389	8.431	8.473	8.516	8.558	8.601	8.644	8.687	183.306
- Canoni di concessione	2.10	3.879	1.363	5.842	5.999	3.014	5.808	5.382	5.053	5.393	5.636	5.729	5.606	5.678	5.843	5.799	5.959	5.903	5.845	5.787	5.728	5.669	5.610	5.552	5.490	123.688
- Acquisti di materie e beni di consumo	2.11.1	1.005	322	1.402	1.595	577	1.289	1.311	1.276	1.254	1.233	1.239	1.246	1.252	1.258	1.264	1.271	1.277	1.284	1.290	1.296	1.303	1.309	1.316	1.323	28.187
- Variazione delle rimanenze	2.11.2	-15	26	-45	-74	23	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-70
- Altri costi di produzione	2.11.3	3.145	716	3.603	3.697	1.768	3.655	3.739	3.389	3.331	3.275	3.291	3.307	3.324	3.341	3.357	3.374	3.391	3.408	3.425	3.442	3.459	3.477	3.494	3.511	74.774
· Costi commerciali:																										
Costi personale	2.12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Prestazioni di servizi	2.13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Altri costi commerciali	2.14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
· Costi amministrativi e generali:																										
- Costi personale	2.15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- Prestazioni di servizi	2.16	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- Altri costi amministrativi e generali	2.17	2.540	1.301	2.686	2.893	1.734	2.406	2.537	2.526	2.483	2.440	2.452	2.465	2.477	2.489	2.502	2.514	2.527	2.540	2.552	2.565	2.578	2.591	2.604	2.617	56.479
- (Costi capitalizzati; spese del personale)	2.18.1	-2.284	-698	0	0	0	0	0	70	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-628
- (Costi capitalizzati. Costi materiali)	2.18.2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- (Costi capitalizzati. Costi per servizi)	2.18.3	-94	-88	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-88
· Fondo rinnovi:																										
- Utilizzo	2.19	-9.916	-4.255	-13.937	-13.847	-6.787	-14.284	-14.647	-14.181	-13.990	-15.022	-15.732	-15.899	-15.978	-16.058	-16.138	-16.219	-16.300	-16.382	-16.463	-16.546	-16.628	-16.712	-16.795	-341	-323.141
- Accantonamento	2.20	10.292	4.379	0	13.661	5.319	14.647	14.522	13.990	15.022	15.732	15.899	15.978	16.058	16.138	16.219	16.300	16.382	16.463	16.546	16.628	16.712	16.795	0	0	293.390
· Altri accantonamenti e svalutazioni	2.21	964	890	203	1.066	528	11.505	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	14.192
· Accantonamento per poste figurative	2.21bis	17.745	13.199	50.468	29.701	16.491	-19.303	-19.692	-13.540	-6.065	-6.425	-8.739	-7.372	-4.763	-10.193	-17.934	-18.175	-16.154	0	0	0	0	0	0	0	-38.496
· Totale	2.22	**82.282**	**37.819**	**136.906**	**133.653**	**64.399**	**90.348**	**84.260**	**85.892**	**91.696**	**90.241**	**79.007**	**80.129**	**83.176**	**78.363**	**70.986**	**71.315**	**73.468**	**89.757**	**90.118**	**90.480**	**90.845**	**91.212**	**74.703**	**91.525**	**1.970.298**
Margine operativo lordo (2.5 - 2.22)	2.23	**66.712**	**16.294**	**75.408**	**79.843**	**43.432**	**76.000**	**98.063**	**105.516**	**111.233**	**121.891**	**131.037**	**124.358**	**123.916**	**134.125**	**139.314**	**145.297**	**140.472**	**121.444**	**118.316**	**115.170**	**112.029**	**108.898**	**122.665**	**103.086**	**2.467.807**
AMMORTAMENTI																										
· Ammortamento finanziario	2.24	42.447	14.098	51.271	55.267	26.897	57.182	62.599	66.403	70.105	77.884	83.252	80.560	83.140	87.629	86.868	91.721	90.417	89.019	87.391	85.705	83.974	82.211	80.424	78.526	1.672.543
· Ammortamento tecnico beni reversibili	2.25	7	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
· Ammortamento tecnico beni non reversibili	2.26	1.064	315	1.143	1.140	623	1.155	1.089	1.610	1.313	1.713	2.113	2.513	2.913	3.313	3.713	4.000	4.000	4.000	4.000	4.000	4.000	4.000	4.000	4.000	60.666
· Ammortamento immobilizzazioni immateriali	2.27	578	222	774	840	402	952	2.045	1.050	1.050	1.050	1.160	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9.544
· Totale	2.28	**44.096**	**14.637**	**53.188**	**57.247**	**27.922**	**59.289**	**65.733**	**69.063**	**72.468**	**80.647**	**86.525**	**83.073**	**86.053**	**90.942**	**90.581**	**95.721**	**94.417**	**93.019**	**91.391**	**89.705**	**87.974**	**86.211**	**84.424**	**82.526**	**1.742.755**
Risultato operativo (2.23 - 2.28)	2.29	**22.616**	**1.657**	**22.220**	**22.596**	**15.510**	**16.711**	**32.330**	**36.453**	**38.765**	**41.244**	**44.512**	**41.285**	**37.863**	**43.183**	**48.733**	**49.576**	**46.055**	**28.425**	**26.925**	**25.465**	**24.055**	**22.687**	**38.241**	**20.560**	**725.052**
Oneri e proventi finanziari:																										
· Oneri finanziari su prestiti consolidati con garanzia dello Stato	2.30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
· Oneri finanziari su prestiti consolidati senza garanzia dello Stato	2.31	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
· Oneri rimodulazione F.C.G.	2.32	-1.116	-342	-2.114	-2.037	-1.240	-2.146	-2.779	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-10.658
· Costi dei nuovi finanziamenti a medio-lungo termine	2.33	0	0	0	0	0	0	-3.701	-3.175	-2.714	-2.299	-1.872	-1.425	-950	-441	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-16.577
· Proventi (oneri) finanziari netti a breve termine	2.34	216	41	65	57	21	58	25	3	4	4	3	3	6	8	9	7	4	4	5	5	6	7	11	19	375
· Proventi (oneri) netti da immobilizzazioni finanziarie E DA RISERVE DI CASSA	2.35	0	-7	95	-9	0	0	5	8	4	3	7	13	12	5	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	137
· Altri proventi (oneri) finanziari netti	2.36	-24	-4	-420	-451	-3	-24	-2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-904
- (costi capitalizzati. Oneri finanziari)	2.37	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
· Totale	2.38	**-924**	**-312**	**-2.374**	**-2.440**	**-1.222**	**-2.112**	**-6.452**	**-3.164**	**-2.706**	**-2.292**	**-1.862**	**-1.409**	**-932**	**-428**	**10**	**7**	**4**	**4**	**5**	**5**	**6**	**7**	**11**	**19**	**-27.627**
Proventi e oneri straordinari	2.39	-10	10	0	98	25	71	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	204
Risultato prima delle imposte (2.29 + 2.38 + 2.39)	2.40	**21.682**	**1.355**	**19.846**	**20.254**	**14.313**	**14.670**	**25.878**	**33.289**	**36.059**	**38.952**	**42.650**	**39.876**	**36.931**	**42.755**	**48.743**	**49.583**	**46.059**	**28.429**	**26.930**	**25.470**	**24.061**	**22.694**	**38.252**	**20.579**	**697.629**
Imposte sul reddito di esercizio	2.41	**10.269**	**3.994**	**15.115**	**13.671**	**8.675**	**1.802**	**1.986**	**5.535**	**8.414**	**9.159**	**9.507**	**9.095**	**8.983**	**9.074**	**8.598**	**8.766**	**8.346**	**7.935**	**7.516**	**7.109**	**6.716**	**6.335**	**10.016**	**4.939**	**181.286**
Utile (Perdita) di esercizio (2.40 - 2.41)	2.42	**11.413**	**-2.639**	**4.731**	**6.583**	**5.638**	**12.868**	**23.892**	**27.754**	**27.645**	**29.793**	**33.143**	**30.781**	**27.948**	**33.681**	**40.145**	**40.817**	**37.713**	**20.494**	**19.414**	**18.361**	**17.345**	**16.359**	**28.236**	**15.640**	**516.343**

Tabella 3 - CONTO DEGLI INVESTIMENTI (valori in migliaia di Euro)

		30.06.2016÷ 31.03.2017	01.04.2017÷ 30.06.2017	2017/2018	2018/2019	2° sem 2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	Variazioni 31.03.2017-2038
IMMOBILIZZAZIONI IN BENI REVERSIBILI																										
· Opere in esercizio	3.1	1.113.257	1.116.430	1.118.900	1.125.812	1.126.034	1.486.975	1.589.412	1.718.895	1.809.067	1.928.024	1.932.359	1.933.359	1.934.559	2.315.365	2.347.843	2.482.573	2.482.573	2.482.573	2.482.573	2.482.573	2.482.573	2.482.573	2.482.573	2.482.573	1.369.316
· Opere in corso	3.2	50.517	62.093	194.216	316.860	377.487	127.978	140.284	110.466	111.590	100.707	104.246	125.435	278.424	53.476	101.882	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-50.517
· Nuove opere	3.3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
· Oneri finanziari capitalizzati su prestiti consolidati	3.4	17.733	17.733	17.733	17.733	17.733	17.733	17.733	17.733	17.733	17.733	17.733	17.733	17.733	17.733	17.733	17.733	17.733	17.733	17.733	17.733	17.733	17.733	17.733	17.733	0
· Oneri finanziari capitalizzati su nuovi prestiti	3.5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
· Oneri diversi capitalizzati	3.6	51.197	51.197	51.772	52.530	52.530	55.070	56.059	57.895	59.104	59.547	59.547	59.547	59.547	60.733	60.757	61.015	61.015	61.015	61.015	61.015	61.015	61.015	61.015	61.015	9.818
· Fondo ammortamento tecnico	3.7	-8.526	-8.362	-8.013	-7.796	-7.705	-7.705	-7.705	-7.705	-7.705	-7.705	-7.705	-7.705	-7.705	-7.705	-7.705	-7.705	-7.705	-7.705	-7.705	-7.705	-7.705	-7.705	-7.705	-7.705	821
· Fondo ammortamento finanziario	3.7bis	-708.951	-723.049	-774.320	-829.587	-856.484	-913.666	-976.265	-1.042.668	-1.112.773	-1.190.657	-1.273.909	-1.354.469	-1.437.609	-1.525.238	-1.612.106	-1.703.827	-1.794.244	-1.883.263	-1.970.654	-2.056.359	-2.140.333	-2.222.544	-2.302.968	-2.381.494	-1.672.543
· Totale immobilizzazioni reversibili nette	3.8	**515.227**	**516.042**	**600.288**	**675.552**	**709.595**	**766.385**	**819.518**	**854.616**	**877.016**	**907.649**	**832.271**	**773.900**	**844.949**	**914.364**	**908.404**	**849.789**	**759.372**	**670.353**	**582.962**	**497.257**	**413.283**	**331.072**	**250.648**	**172.122**	**-343.105**
IMMOBILIZZAZIONI IN BENI NON REVERSIBILI																										
· Immobilizzazioni tecniche non reversibili	3.9	37.913	36.840	37.956	42.093	42.427	43.559	47.559	51.559	55.559	59.559	63.559	67.559	71.559	75.559	79.559	83.559	87.559	91.559	95.559	99.559	103.559	107.559	111.559	115.559	77.646
· Fondo ammortamento tecnico beni non reversibili	3.10	-33.340	-32.384	-33.063	-33.923	-34.460	-35.615	-36.704	-38.314	-39.627	-41.340	-43.453	-45.966	-48.879	-52.192	-55.905	-59.905	-63.905	-67.905	-71.905	-75.905	-79.905	-83.905	-87.905	-91.905	-58.565
· Totale immobilizzazioni non reversibili nette	3.11	**4.573**	**4.456**	**4.893**	**8.170**	**7.967**	**7.944**	**10.855**	**13.245**	**15.932**	**18.219**	**20.106**	**21.593**	**22.680**	**23.367**	**23.654**	**23.654**	**23.654**	**23.654**	**23.654**	**23.654**	**23.654**	**23.654**	**23.654**	**23.654**	**19.081**
Immobilizzazioni immateriali nette	3.12	3.187	907	1.015	1.094	1.506	554	4.309	3.259	2.210	1.160	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-3.187
Immobilizzazioni finanziarie	3.13	8.980	7.515	983	691	693	693	693	693	693	693	693	693	693	693	693	693	693	693	693	693	693	693	693	693	-8.287
Capitale circolante netto operativo	3.14	16.432	8.660	-7.918	-22.584	-19.783	9.715	9.213	12.458	13.742	10.243	30.743	27.776	607	-46	15.575	25.332	32.114	32.092	32.072	32.051	32.030	32.008	31.987	31.966	15.534
Altri impieghi netti correnti	3.15	0	1	0	-1	0	0	104.061	55.721	27.352	38.908	97.973	161.825	73.566	29.189	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTALE IMPIEGHI	3.16	**548.399**	**537.581**	**599.261**	**662.922**	**699.978**	**785.291**	**948.649**	**939.992**	**936.945**	**976.872**	**981.786**	**985.787**	**942.495**	**967.567**	**948.326**	**899.468**	**815.833**	**726.792**	**639.381**	**553.655**	**469.660**	**387.427**	**306.982**	**228.435**	**-319.964**

Tabella 4 - CONTO DEI FINANZIAMENTI (valori in migliaia di Euro)

																									Variazioni
		30.06.2016÷ 31.03.2017	01.04.2017÷ 30.06.2017	2017/2018	2018/2019	2° sem 2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	31.03.2017-2038
PATRIMONIO NETTO																										
· Capitale sociale	4.1	157.966	157.966	157.966	157.966	157.966	157.966	157.966	157.966	157.966	157.966	157.966	157.966	157.966	157.966	157.966	157.966	157.966	157.966	157.966	157.966	157.966	157.966	157.966	157.966	0
· Riserve e utili (perdite) a nuovo	4.2	363.351	374.764	366.045	370.303	376.227	381.301	392.882	414.385	439.364	464.245	491.059	520.888	548.591	573.744	604.057	509.202	450.019	377.732	298.226	217.640	146.001	73.346	74.982	77.806	-285.545
· Utile (perdita) di esercizio	4.3	11.413	-2.639	4.731	6.583	5.638	12.868	23.892	27.754	27.645	29.793	33.143	30.781	27.948	33.681	40.145	40.817	37.713	20.494	19.414	18.361	17.345	16.359	28.236	15.640	4.227
· Totale	4.4	**532.730**	**530.091**	**528.742**	**534.852**	**539.831**	**552.135**	**574.740**	**600.105**	**624.976**	**652.004**	**682.168**	**709.635**	**734.505**	**765.391**	**802.168**	**707.985**	**645.698**	**556.192**	**475.606**	**393.967**	**321.312**	**247.671**	**261.184**	**251.412**	**-281.318**
CONTRIBUTI IN C/IMPIANTI	4.5	172.122	172.122	172.122	172.122	172.122	172.122	172.122	172.122	172.122	172.122	172.122	172.122	172.122	172.122	172.122	172.122	172.122	172.122	172.122	172.122	172.122	172.122	172.122	172.122	0
FONDI PER RISCHI ED ONERI																										
· Fondo rinnovo beni reversibili	4.6	29.751	29.875	15.938	15.752	14.284	14.647	14.522	14.331	15.363	16.073	16.240	16.319	16.399	16.479	16.560	16.641	16.723	16.804	16.887	16.969	17.053	17.136	341	0	-29.751
· Fondo trattamento fine rapporto	4.7	9.192	8.818	8.618	7.968	7.457	7.457	7.457	7.457	7.457	7.457	7.457	7.457	7.457	7.457	7.457	7.457	7.457	7.457	7.457	7.457	7.457	7.457	7.457	7.457	-1.735
· Altri fondi	4.8	12.020	8.885	7.890	7.574	6.573	18.078	18.078	18.078	18.078	18.078	18.078	18.078	18.078	18.078	18.078	18.078	18.078	18.078	18.078	18.078	18.078	18.078	18.078	18.078	6.058
· Fondo oneri per poste figurative	4.8bis	38.498	51.697	102.165	131.864	148.355	129.052	109.360	95.820	89.755	83.330	74.591	67.219	62.456	52.263	34.329	16.154	0	0	0	0	0	0	0	0	-38.498
· Totale	4.9	**89.461**	**99.275**	**134.611**	**163.158**	**176.669**	**169.234**	**149.417**	**135.686**	**130.653**	**124.938**	**116.366**	**109.073**	**104.390**	**94.277**	**76.424**	**58.330**	**42.258**	**42.339**	**42.422**	**42.504**	**42.588**	**42.671**	**25.876**	**25.535**	**-63.926**
DEBITI FINANZIARI NETTI																										
· Prestiti consolidati con garanzia dello Stato	4.10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
· Linea IVA	4.11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
· Fondo Centrale di Garanzia	4.12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
· ANAS	4.13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
· Prestiti da contrarre a medio-lungo termine	4.14	0	0	0	0	0	0	79.073	67.835	57.983	49.123	40.010	30.449	20.309	9.417	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
· Saldo posizione finanziaria a breve	4.15	-245.914	-263.907	-236.214	-207.210	-188.644	-108.200	-26.703	-35.756	-48.789	-21.315	-28.880	-35.492	-88.831	-73.640	-102.388	-38.969	-44.245	-43.861	-50.769	-54.938	-66.362	-75.037	-152.200	-220.634	25.280
· Totale debiti finanziari netti	4.16	**-245.914**	**-263.907**	**-236.214**	**-207.210**	**-188.644**	**-108.200**	**52.370**	**32.079**	**9.194**	**27.808**	**11.130**	**-5.043**	**-68.522**	**-64.223**	**-102.388**	**-38.969**	**-44.245**	**-43.861**	**-50.769**	**-54.938**	**-66.362**	**-75.037**	**-152.200**	**-220.634**	**25.280**
TOTALE FONTI	4.17	**548.399**	**537.581**	**599.261**	**662.922**	**699.978**	**785.291**	**948.649**	**939.992**	**936.945**	**976.872**	**981.786**	**985.787**	**942.495**	**967.567**	**948.326**	**899.468**	**815.833**	**726.792**	**639.381**	**553.655**	**469.660**	**387.427**	**306.982**	**228.435**	**-319.964**

Tabella 5 - CONTO DEL FABBISOGNO FINANZIARIO ANNUO E DELLA RELATIVA COPERTURA (valori in migliaia di Euro)

		30.06.2016÷ 31.03.2017	01.04.2017÷ 30.06.2017	2017/2018	2018/2019	2° sem 2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	TOTALE 01.04.2017-2038
FABBISOGNO NETTO																										
· Investimenti in immobilizzazioni materiali e immateriali	5.1	23.125	13.055	137.979	135.867	62.174	115.104	125.532	105.501	96.505	112.517	11.874	26.189	158.189	161.044	84.908	37.106	4.000	4.000	4.000	4.000	4.000	4.000	4.000	4.000	1.415.544
· Investimenti in immobilizzazioni finanziarie	5.2	1.170	-1.465	-1.330	-292	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-3.085
· Variazione del cap. circ. netto operativo e altri impieghi correnti	5.3	6.990	-7.772	-16.578	-14.666	2.801	29.498	-502	3.245	1.284	-3.499	20.500	-2.967	-27.169	-653	15.621	9.757	6.782	-22	-20	-21	-21	-22	-21	-21	15.534
· Rimborso debiti in scadenza	5.4	0	0	0	0	0	0	0	11.238	9.852	8.860	9.113	9.561	10.140	10.892	9.417	0	0	0	0	0	0	0	0	0	79.073
· Saldo altri fabbisogni	5.5	8.798	4.026	2.075	1.856	2.189	564	105.348	-45.951	-25.594	14.321	62.044	67.166	-85.181	-41.582	-25.821	135.000	100.000	110.000	100.000	100.000	90.000	90.000	14.723	25.412	800.595
· **Totale fabbisogni**	**5.6**	**40.083**	**7.844**	**122.146**	**122.765**	**67.166**	**145.166**	**230.378**	**74.033**	**82.047**	**132.199**	**103.531**	**99.949**	**55.979**	**129.701**	**84.125**	**181.863**	**110.782**	**113.978**	**103.980**	**103.979**	**93.979**	**93.978**	**18.702**	**29.391**	**2.307.661**
· Radiazione beni reversibili non ammortizzati	5.7	93.471	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
· Autofinanziamento	5.8	74.493	25.837	94.453	93.761	48.600	64.722	69.808	83.086	95.080	104.725	111.096	106.561	109.318	114.510	112.873	118.444	116.058	113.594	110.888	108.148	105.403	102.653	95.865	97.825	2.203.308
· **Totale fabbisogno netto**	**5.9**	**-127.881**	**-17.993**	**27.693**	**29.004**	**18.566**	**80.444**	**160.570**	**-9.053**	**-13.033**	**27.474**	**-7.565**	**-6.612**	**-53.339**	**15.191**	**-28.748**	**63.419**	**-5.276**	**384**	**-6.908**	**-4.169**	**-11.424**	**-8.675**	**-77.163**	**-68.434**	**104.353**
COPERTURA																										
· Apporti degli azionisti in c/capitale	5.10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
· Finanziamenti a medio-lungo termine	5.11	0	0	0	0	0	0	-79.073	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-79.073
· Variazione posizione finanziaria a breve	5.12	127.881	17.993	-27.693	-29.004	-18.566	-80.444	-81.497	9.053	13.033	-27.474	7.565	6.612	53.339	-15.191	28.748	-63.419	5.276	-384	6.908	4.169	11.424	8.675	77.163	68.434	-25.280
· **Totale copertura**	**5.13**	**127.881**	**17.993**	**-27.693**	**-29.004**	**-18.566**	**-80.444**	**-160.570**	**9.053**	**13.033**	**-27.474**	**7.565**	**6.612**	**53.339**	**-15.191**	**28.748**	**-63.419**	**5.276**	**-384**	**6.908**	**4.169**	**11.424**	**8.675**	**77.163**	**68.434**	**-104.353**

Altri allegati

- Ammortamento finanziario
- Piano degli investimenti al lordo dei costi interni
- Piano degli investimenti al netto dei costi interni
- Costi interni ante 30.06.2018 da passare in esercizio
- Piano delle manutenzioni

S.p.A. AUTOVIE VENETE

AMMORTAMENTO FINANZIARIO BENI REVERSIBILI	2016/2017 01.03.17-30.06.17	2017/2018	2018/2019	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038
MARGINE OPERATIVO LORDO	16.294	75.408	79.843	43.432	76.000	98.134	105.125	110.264	120.262	128.713	121.563	120.484	129.954	134.629	139.756	134.439	114.952	111.411	107.886	104.393	100.947	113.062	94.530
PIU' ACCANTONAMENTO AL FONDO DI RINNOVO	4.379	0	13.661	5.319	14.647	14.451	13.851	14.799	15.421	15.507	15.507	15.507	15.507	15.507	15.507	15.507	15.507	15.507	15.507	15.507	15.507	0	0
PIU' ALTRI ACCANTONAMENTI	890	50.671	30.767	17.019	-7.798	-19.692	-13.540	-6.065	-6.425	-8.739	-7.372	-4.763	-10.193	-17.934	-18.175	-16.154	0	0	0	0	0	0	0
MENO UTILIZZO FONDO DI RINNOVO	-4.255	-13.937	-13.847	-6.787	-14.284	-14.647	-14.110	-13.851	-14.799	-15.421	-15.507	-15.507	-15.507	-15.507	-15.507	-15.507	-15.507	-15.507	-15.507	-15.507	-15.507	-15.507	-341
MARGINE OPERATIVO LORDO RETTIFICATO	17.308	112.142	110.424	58.983	68.565	78.246	91.326	105.147	114.459	120.060	114.191	115.721	119.761	116.695	121.581	118.285	114.952	111.411	107.886	104.393	100.947	97.555	94.189
ONERI FINANZIARI	***0***	***0***	***0***	***0***	***0***	***-3.701***	***-3.175***	***-2.714***	***-2.299***	***-1.872***	***-1.425***	***-950***	***-441***	***0***	***0***	***0***	***0***	***0***	***0***	***0***	***0***	***0***	***0***
BASE PER IL CALCOLO DELL' AMMORTAMENTO FINANZIARIO	**17.308**	**112.142**	**110.424**	**58.983**	**68.565**	**74.545**	**88.151**	**102.433**	**112.160**	**118.188**	**112.766**	**114.771**	**119.320**	**116.695**	**121.581**	**118.285**	**114.952**	**111.411**	**107.886**	**104.393**	**100.947**	**97.555**	**94.189**
PERCENTUALE	**81,45%**	**45,72%**	**50,05%**	**45,60%**	**83,40%**	**83,97%**	**75,33%**	**68,44%**	**69,44%**	**70,44%**	**71,44%**	**72,44%**	**73,44%**	**74,44%**	**75,44%**	**76,44%**	**77,44%**	**78,44%**	**79,44%**	**80,44%**	**81,44%**	**82,44%**	**83,37%**
QUOTA ANNUA	14.098	51.271	55.267	26.897	57.182	62.599	66.403	70.105	77.884	83.252	80.560	83.140	87.629	86.868	91.721	90.417	89.019	87.391	85.705	83.974	82.211	80.424	78.526
RESIDUO DA AMMORTIZZARE	281.827	233.601	186.004	159.986	466.285	507.112	572.028	593.304	634.820	555.903	476.343	394.403	688.766	634.400	677.667	587.250	498.231	410.840	325.135	241.161	158.950	78.526	0

S.p.A. AUTOVIE VENETE

PIANO DEGLI INVESTIMENTI OPERE IN CONCESSIONE MIT (vers. 27b - caso base al 31/12/2020 - con C.I.)

QUADRO COMPLESSIVO OPERE AL LORDO ED AL NETTO - costi ed avanzamento opere al 30/06/2017 e sviluppo investimenti 2017/2018 - 2031

0	1	2	3	4	6	7=4-6	8	9=4-8	2017/2018		2018/2019		2° SEMESTRE 2019		2020		2021		2022		2023		2024		2025		2026		2027		2028		2029		2030		2031	
ANAS / COMM	RIFERIMENTO CONVENZIONE	DESCRIZIONE DELL'OPERA	IMPORTI OPERE						VALORE OPERE IN ESECUZIONE NELL'ANNO	VALORE OPERE IN ESERCIZIO NELL'ANNO	VALORE OPERE IN ESECUZIONE NELL'ANNO	VALORE OPERE IN ESERCIZIO NELL'ANNO	VALORE OPERE IN ESECUZIONE NELL'ANNO	VALORE OPERE IN ESERCIZIO NELL'ANNO	VALORE OPERE IN ESECUZIONE NELL'ANNO	VALORE OPERE IN ESERCIZIO NELL'ANNO	VALORE OPERE IN ESECUZIONE NELL'ANNO	VALORE OPERE IN ESERCIZIO NELL'ANNO	VALORE OPERE IN ESECUZIONE NELL'ANNO	VALORE OPERE IN ESERCIZIO NELL'ANNO	VALORE OPERE IN ESECUZIONE NELL'ANNO	VALORE OPERE IN ESERCIZIO NELL'ANNO	VALORE OPERE IN ESECUZIONE NELL'ANNO	VALORE OPERE IN ESERCIZIO NELL'ANNO	VALORE OPERE IN ESECUZIONE NELL'ANNO	VALORE OPERE IN ESERCIZIO NELL'ANNO	VALORE OPERE IN ESECUZIONE NELL'ANNO	VALORE OPERE IN ESERCIZIO NELL'ANNO	VALORE OPERE IN ESECUZIONE NELL'ANNO	VALORE OPERE IN ESERCIZIO NELL'ANNO	VALORE OPERE IN ESECUZIONE NELL'ANNO	VALORE OPERE IN ESERCIZIO NELL'ANNO	VALORE OPERE IN ESECUZIONE NELL'ANNO	VALORE OPERE IN ESERCIZIO NELL'ANNO	VALORE OPERE IN ESECUZIONE NELL'ANNO	VALORE OPERE IN ESERCIZIO NELL'ANNO
			quadro economico complessivo dell'opera al LORDO	quadro economico complessivo dell'opera al NETTO (*)	valore opere eseguite al 30/06/2017	valore opere da eseguire dopo il 30/06/2017	valore opere in esercizio al 30/06/2017	valore opere in esercizio dopo 30/06/2017																														
			(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)
		VALORIZZAZIONE A BILANCIO OPERE CONVENZIONI ANTECEDENTI ALLA CONVENZIONE UNICA DD. 07/11/2007 LEGGE N. 101 DEL 07/06/2008	**373.358**	**373.358**	**361.201**	**12.157**	**361.201**	**12.157**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**8.341**	**8.341**	**3.816**	**3.816**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
	lettera art. 2 Conv. '09	**OPERE DI CUI ALL'ART. 2 DELLO SCHEMA DI CONVENZIONE UNICA DD. 07/11/2007 APPROVATA CON LEGGE N. 101 DEL 07/06/2008**	**2.286.098**	**2.205.113**	**867.672**	**1.337.441**	**805.581**	**1.399.532**	**135.518**	**3.394**	**130.528**	**7.886**	**60.938**	**313**	**105.629**	**355.140**	**111.916**	**99.610**	**102.495**	**132.078**	**93.192**	**92.073**	**122.387**	**133.450**	**8.475**	**4.836**	**22.436**	**1.022**	**155.023**	**1.224**	**158.258**	**383.416**	**93.970**	**44.988**	**36.676**	**140.102**	**0**	**0**
	1	**OPERE CHIUSE**	**83.940**	**83.940**	**83.940**	**0**	**83.940**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
AAVV	a3	P.80 PROLUNGAMENTO A28 VARIANTE DELLA SP.41 DI PIANZANO LOTTO 28 BIS	18.682	18.682	18.682	0	18.682	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AAVV	a4	P.89 ADEGUAMENTO SVINCOLO PORDENONE SUD	644	644	644	0	644	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AAVV	a5	P.104 A28 PARCHEGGIO SCAMBIATORE SAN VENDEMIANO	2.295	2.295	2.295	0	2.295	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AAVV	a6	P.105 A28 ADEGUAMENTO SISTEMA ESAZIONE PEDAGGI (Stazioni di Godega S. Urbano e Sacile Ovest)	13.985	13.985	13.985	0	13.985	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AAVV	c1	P.67 NUOVA AREA SERVIZIO ZUGLIANO EST	3.249	3.249	3.249	0	3.249	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AAVV	d	P.66 RICONFIGURAZIONE NODO PALMANOVA	1.323	1.323	1.323	0	1.323	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AAVV	e9	P.119 PIANO PER LA SICUREZZA AUTOSTRADALE: REALIZZAZIONE SPARTITRAFFICO CENTRALE 1° LOTTO (QUARTO/S.DONA') E 2° LOTTO (S.DONA' /PORTOGRUARO)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AAVV	f1	P.74 PANNELLI A MESSAGGIO VARIABILE	2.495	2.495	2.495	0	2.495	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AAVV	f2	P.79 5 NUOVE POSTAZIONI PMV	857	857	857	0	857	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AAVV	f3	P.60 STRUTTURE METALLICHE E CLS IMPIANTI TECNOLOGICI	98	98	98	0	98	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AAVV	f5	P.125 ULTERIORI PANNELLI A MESSAGGIO VARIABILE SULLA A28	1.068	1.068	1.068	0	1.068	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AAVV	g1	P.72 VIDEOSORVEGLIANZA	1.764	1.764	1.764	0	1.764	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AAVV	g2	P.73 CENTRO RADIO OPERATIVO	891	891	891	0	891	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AAVV	g3	P.98 MONITORAGGIO SOVRAPPASSI	295	295	295	0	295	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AAVV	g4	P.96 INTEGRAZIONI HW E SW SALA RADIO TVCC	390	390	390	0	390	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AAVV	g5	P.95 PIANO PER LA SICUREZZA AUTOSTRADALE: VIDEOSORVEGLIANZA - NUOVE POSTAZIONI	1.529	1.529	1.529	0	1.529	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AAVV	h1	P.65 FIBRE OTTICHE A28	1.298	1.298	1.298	0	1.298	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AAVV	h2	P.70 ISOFREQUENZA	794	794	794	0	794	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AAVV	h3	P.81 ISOFREQUENZA POLIZIA STRADALE	529	529	529	0	529	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Comm	h4	P.109 PIANO PER LA SICUREZZA AUTOSTRADALE: SISTEMA PREVENZIONE E CONTROLLO TRAFFICO	2.118	2.118	2.118	0	2.118	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AAVV	h5	P.86 NUOVO IMPIANTO SOS	658	658	658	0	658	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AAVV	h6	P.87 SOSTITUZIONE IMPIANTI SDH	364	364	364	0	364	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AAVV	h7	P.97 RILEVAMENTO TEMPI PERCORRENZA E VIDEOMONITORAGGIO TRAFFICO	426	426	426	0	426	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Comm	h8	P.107 PIANO PER LA SICUREZZA AUTOSTRADALE: MONITORAGGIO TRASPORTO MERCI PERICOLOSE	1.670	1.670	1.670	0	1.670	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AAVV	i1c	P.82 PIANO DI RISANAMENTO ACUSTICO:BARRIERE FONOASSORBENTI MARCON	5.426	5.426	5.426	0	5.426	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AAVV	i1g	P.123 PIANO DI RISANAMENTO ACUSTICO:BARRIERE FONOASSORBENTI FIUME VENETO	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AAVV	i1h	P.124 PIANO DI RISANAMENTO ACUSTICO:BARRIERE FONOASSORBENTI PASIAN DI PRATO	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AAVV	m2	P.88 VILLESSE-GORIZIA - INTERVENTI URGENTI MESSA SICUREZZA PONTE ISONZO E BARRIERE SICUREZZA 1 STRALCIO PONTE ISONZO	2.309	2.309	2.309	0	2.309	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AAVV	m3	P.88 BIS VILLESSE-GORIZIA - INTERVENTI URGENTI MESSA SICUREZZA PONTE ISONZO E BARRIERE SICUREZZA 2 STRALCIO - BARRIERE SICUREZZA	3.111	3.111	3.111	0	3.111	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AAVV	n1	P.60 PIAZZOLE DI SOSTA A4 LOTTO B (KM 86+883/109+600)	3.930	3.930	3.930	0	3.930	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AAVV	n2	P.61 PIAZZOLE DI SOSTA A23 LOTTO C (KM 1+460/17+340)	1.988	1.988	1.988	0	1.988	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AAVV	n3	P.77 PIAZZOLE DI SOSTA A28 LOTTO D (KM 0+000/20+410)	3.638	3.638	3.638	0	3.638	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AAVV	o	P.69 ALLARGAMENTO SEZIONE TRASVERSALE KM 0+000 3+100	6.116	6.116	6.116	0	6.116	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	2	**OPERE IN ULTIMAZIONE**	**728.008**	**728.008**	**718.282**	**9.726**	**718.282**	**9.726**	**26**	**26**	**71**	**71**	**24**	**24**	**1.346**	**1.346**	**5.614**	**5.614**	**2.650**	**2.650**	**-5**	**-5**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
AAVV	a1	P.57 PROLUNGAMENTO A28 TRATTO SACILE OVEST - CONEGLIANO: LOTTO 28	78.910	78.910	78.857	53	78.857	53	3	3	0	0	0	0	0	0	0	0	50	50	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AAVV	a2	P.93 PROLUNGAMENTO A28 TRATTO SACILE OVEST - CONEGLIANO: LOTTO 29	83.870	83.870	83.824	46	83.824	46	40	40	0	0	0	0	0	0	0	0	6	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AAVV	b	P.71 P.71BIS P.85 NUOVO CASELLO DI RONCHIS	42.588	42.588	42.143	445	42.143	445	0	0	4	4	0	0	0	0	42	42	404	404	-5	-5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Comm	e1	P.76 P.101 TRATTO QUARTO D'ALTINO - S. DONA' DI PIAVE	332.625	332.625	326.483	6.142	326.483	6.142	35	35	38	38	24	24	994	994	3.898	3.898	1.153	1.153	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Comm	e2	P.92 NUOVO CASELLO AUTOSTRADALE DI MEOLO KM 19+690	35.500	35.500	33.693	1.807	33.693	1.807	0	0	0	0	0	0	293	293	1.394	1.394	120	120	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AAVV	f4	P.108 PIANO PER LA SICUREZZA AUTOSTRADALE: INFORMAZIONI UTENZA TRAMITE PMV FISSE E MOBILI	1.428	1.428	1.424	4	1.424	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AAVV	i1a	P.62 P.83 PIANO DI RISANAMENTO ACUSTICO: BARRIERE FONOASSORBENTI POZZUOLO DEL FRIULI	3.411	3.411	3.398	13	3.398	13	0	0	0	0	0	0	0	0	13	13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AAVV	i1b	P.63 PIANO DI RISANAMENTO ACUSTICO:BARRIERE FONOASSORBENTI RONCHI DEI LEGIONARI	3.436	3.436	3.417	19	3.417	19	0	0	19	19	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AAVV	k1	P.138 - SERVIZIO EUROPEO DI TELEPEDAGGIO E PERCORRENZA REALE	2.414	2.414	2.414	0	2.414	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AAVV	k4	P.137 - NUOVO C.R.O. E C.E.D.– ADEGUAMENTO FUNZIONALE OFFICINA POLSTRADA DI PALMANOVA	1.103	1.103	1.340	-237	1.340	-237	-237	-237	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AAVV	l	P.64 P.64 BIS BRETELLA NOVENTA SS. 14 - 1 STRALCIO	9.123	9.123	9.103	20	9.103	20	0	0	0	0	0	0	0	0	17	17	3	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Comm	m1	P.75 P.94 ADEGUAMENTO RACCORDO AUTOSTRADALE VILLESSE-GORIZIA **(**)**	133.600	133.600	132.186	1.414	132.186	1.414	185	185	10	10	0	0	59	59	250	250	910	910	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	3	**OPERE APPROVATE/IN APPROVAZIONE - CON LAVORI DA AVVIARE**	**12.832**	**12.278**	**596**	**11.682**	**0**	**12.278**	**318**	**0**	**2.479**	**0**	**1.367**	**0**	**1.154**	**5.581**	**3.135**	**3.334**	**1.609**	**1.743**	**1.360**	**1.360**	**260**	**260**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
AAVV	i1d	P.102 PIANO DI RISANAMENTO ACUSTICO:BARRIERE FONOASSORBENTI CAMPOFORMIDO e PASIAN DI PRATO	4.280	3.781	184	3.597	0	3.781	5	0	17	0	4	0	31	0	2.627	2.868	13	13	900	900	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AAVV	i1e	P.121 PIANO DI RISANAMENTO ACUSTICO:BARRIERE FONOASSORBENTI DUINO AURISINA	6.527	6.527	320	6.207	0	6.527	313	0	2.462	0	1.363	0	1.123	5.581	466	466	30	30	450	450	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AAVV	k	P.142 - SISTEMA AUTOMATICO DI RILEVAMENTO EVENTI	2.025	1.970	92	1.878	0	1.970	0	0	0	0	0	0	0	0	42	0	1.566	1.700	10	10	260	260	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	4	**OPERE CON LAVORI IN CORSO**	**14.535**	**14.535**	**9.471**	**5.064**	**3.359**	**11.176**	**3.983**	**2.965**	**678**	**7.808**	**289**	**289**	**27**	**27**	**421**	**421**	**-334**	**-334**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
AAVV	j1	P.91 RAZIONALIZZAZIONE SPAZI NUOVA PALAZZINA CENTRO SERVIZI DI PALMANOVA	7.884	7.884	3.250	4.634	0	7.884	3.880	0	631	7.761	289	289	3	3	21	21	-190	-190	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AAVV	k	P.147 - A28 - LAVORI DI RIQUALIFICAZIONE DELLE BARRIERE DI SICUREZZA AUTOSTRADALI BORDO PONTE SUI MANUFATTI	3.482	3.482	3.070	412	3.070	412	9	9	0	0	0	0	0	0	400	400	3	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AAVV	k	P.146 - COMPLETAMENTO CORRIDOIO TECNOLOGICO DA A57 CASELLO DI VENEZIA EST ALL'A4	289	289	289	0	289	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AAVV	k3	P.126 - CENTRO SERVIZI E MAGAZZINO RICOVERO AUTOMEZZI DI PORCIA	2.880	2.880	2.862	18	0	2.880	94	2.956	47	47	0	0	24	24	0	0	-147	-147	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

0	1	2	3	4	6	7=4-6	8	9=4-8	2017/2018		2018/2019		2° SEMESTRE 2019		2020		2021		2022		2023		2024		2025		2026		2027		2028		2029		2030		2031	
ANAS / COMM	RIFERIMENTO CONVENZIONE	DESCRIZIONE DELL'OPERA	IMPORTI OPERE																																	
			quadro economico complessivo dell'opera al LORDO	quadro economico complessivo dell'opera al NETTO (*)	valore opere eseguite al 30/06/2017	valore opere da eseguire dopo il 30/06/2017	valore opere in esercizio al 30/06/2017	valore opere in esercizio dopo 30/06/2017	VALORE OPERE IN ESECUZIONE NELL'ANNO	VALORE OPERE IN ESERCIZIO NELL'ANNO	VALORE OPERE IN ESECUZIONE NELL'ANNO	VALORE OPERE IN ESERCIZIO NELL'ANNO	VALORE OPERE IN ESECUZIONE NELL'ANNO	VALORE OPERE IN ESERCIZIO NELL'ANNO	VALORE OPERE IN ESECUZIONE NELL'ANNO	VALORE OPERE IN ESERCIZIO NELL'ANNO	VALORE OPERE IN ESECUZIONE NELL'ANNO	VALORE OPERE IN ESERCIZIO NELL'ANNO	VALORE OPERE IN ESECUZIONE NELL'ANNO	VALORE OPERE IN ESERCIZIO NELL'ANNO	VALORE OPERE IN ESECUZIONE NELL'ANNO	VALORE OPERE IN ESERCIZIO NELL'ANNO	VALORE OPERE IN ESECUZIONE NELL'ANNO	VALORE OPERE IN ESERCIZIO NELL'ANNO	VALORE OPERE IN ESECUZIONE NELL'ANNO	VALORE OPERE IN ESERCIZIO NELL'ANNO	VALORE OPERE IN ESECUZIONE NELL'ANNO	VALORE OPERE IN ESERCIZIO NELL'ANNO	VALORE OPERE IN ESECUZIONE NELL'ANNO	VALORE OPERE IN ESERCIZIO NELL'ANNO	VALORE OPERE IN ESECUZIONE NELL'ANNO	VALORE OPERE IN ESERCIZIO NELL'ANNO	VALORE OPERE IN ESECUZIONE NELL'ANNO	VALORE OPERE IN ESERCIZIO NELL'ANNO	VALORE OPERE IN ESECUZIONE NELL'ANNO	VALORE OPERE IN ESERCIZIO NELL'ANNO
			(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)
	5	**OPERE DA INIZIARE**	**1.446.783**	**1.366.352**	**55.383**	**1.310.969**	**0**	**1.366.352**	**131.191**	**403**	**127.300**	**7**	**59.258**	**0**	**103.102**	**348.186**	**102.746**	**90.241**	**98.570**	**128.019**	**91.837**	**90.718**	**122.127**	**133.190**	**8.475**	**4.836**	**22.436**	**1.022**	**155.023**	**1.224**	**158.258**	**383.416**	**93.970**	**44.988**	**36.676**	**140.102**	**0**	**0**
Comm	c2	P.110 PIANO PER LA SICUREZZA AUTOSTRADALE: REALIZZAZIONE DI DUE AREE DI SOSTA PER MEZZI PESANTI	15.341	13.372	898	12.474	0	13.372	20	0	31	0	33	0	1.084	0	177	0	2.767	0	6.200	11.210	2.162	2.162	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Comm	c3	P.111 PIANO PER LA SICUREZZA AUTOSTRADALE: ADEGUAMENTO PISTE DI IMMISSIONE IN AUTOSTRADA	17.505	15.515	811	14.704	0	15.515	31	0	63	0	6	0	10	0	56	0	3.207	0	7.941	11.923	3.038	3.240	352	352	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		STRALCIO 1	15.551	13.799	811	12.988	0	13.799	31	0	63	0	6	0	10	0	56	0	3.205	0	7.741	11.923	1.876	1.876	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		STRALCIO 2	1.954	1.716	0	1.716	0	1.716	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	200	0	1.162	1.364	352	352	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AAVV	c4	P.114 ULTERIORI INTERVENTI PER AMMODERNAMENTO ED AMPLIAMENTO AREE SERVIZIO	4.422	3.922	24	3.898	0	3.922	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	25	0	315	0	2.494	0	787	3.645	277	277	0	0
Comm	e3	P.115 TRATTO S.DONA' DI PIAVE - SVINCOLO DI ALVISOPOLI (escluso) - STRALCIO 1	140.666	140.666	4.510	136.156	0	140.666	17.839	0	2.980	0	8.913	0	24.214	0	27.328	0	26.066	111.850	3.423	3.423	25.393	25.393	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Comm	e3	P.115 TRATTO S.DONA' DI PIAVE - SVINCOLO DI ALVISOPOLI (escluso) - STRALCIO 2	224.953	198.142	4.232	193.910	0	198.142	273	0	213	0	320	0	2.204	0	10.267	0	26.558	0	27.001	31.686	7.751	6.801	2.345	0	7.111	0	55.628	0	41.482	146.898	12.757	12.757	0	0	0	0
		TRATTO AUTOSTRADALE	182.281	159.655	4.232	155.423	0	159.655	273	0	-779	0	254	0	324	0	6.691	0	10.982	0	17.405	0	950	0	2.345	0	7.111	0	55.628	0	41.482	146.898	12.757	12.757	0	0	0	0
		CAVALCAVIA	42.672	38.487	0	38.487	0	38.487	0	0	992	0	66	0	1.880	0	3.576	0	15.576	0	9.596	31.686	6.801	6.801	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Comm	e3	P.115 TRATTO S.DONA' DI PIAVE - SVINCOLO DI ALVISOPOLI (escluso) - STRALCIO 3	282.447	246.973	5.233	241.740	0	246.973	284	0	765	0	632	0	1.286	0	10.526	0	23.129	0	27.751	20.847	5.252	4.745	315	0	7.995	0	77.565	0	63.042	198.183	23.198	23.198	0	0	0	0
		TRATTO AUTOSTRADALE	254.188	221.381	5.233	216.148	0	221.381	284	0	765	0	632	0	1.235	0	6.981	0	13.286	0	20.343	0	507	0	315	0	7.995	0	77.565	0	63.042	198.183	23.198	23.198	0	0	0	0
		CAVALCAVIA	28.259	25.592	0	25.592	0	25.592	0	0	0	0	0	0	51	0	3.545	0	9.843	0	7.408	20.847	4.745	4.745	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Comm	e4	P.116 NUOVO CASELLO AUTOSTRADALE DI ALVISOPOLI KM 69+900 E COLLEGAMENTO CON SS 14	47.563	41.603	321	41.282	0	41.603	42	0	30	0	25	0	40	0	40	0	38	0	17	0	1.010	0	979	0	6.173	0	17.219	0	11.177	37.111	4.492	4.492	0	0	0	0
Comm	e5-6-8	P.128 TRATTO NUOVO PONTE SUL FIUME TAGLIAMENTO - GONARS E NUOVO SVINCOLO DI PALMANOVA E VARIANTE SS. 352 - 1 LOTTO	442.252	442.252	27.552	414.700	0	442.252	103.564	0	103.998	0	43.450	0	69.561	348.125	40.176	40.176	1.864	1.864	1.985	1.985	50.102	50.102	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Comm	e7	P.106 TRATTO GONARS - VILLESSE - STRALCIO 1	65.412	65.412	6.751	58.661	0	65.412	8.581	0	16.331	0	5.340	0	3.346	0	9.426	49.775	270	270	420	420	14.947	14.947	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Comm	e7	P.106 TRATTO GONARS - VILLESSE - STRALCIO 2	48.571	48.571	254	48.317	0	48.571	124	0	2.607	0	399	0	1.086	0	1.331	0	1.786	0	533	0	91	0	0	0	0	0	732	0	11.135	0	14.468	0	14.025	48.571	0	0
Comm	e7	P.106 TRATTO GONARS - VILLESSE - STRALCIO 3	91.254	91.254	467	90.787	0	91.254	161	0	194	0	121	0	206	0	90	0	78	0	37	0	0	0	0	0	110	0	2.340	0	27.704	0	37.372	0	22.374	91.254	0	0
AAVV	i1f	P.122 PIANO DI RISANAMENTO ACUSTICO:BARRIERE FONOASSORBENTI AZZANO DECIMO e FIUME VENETO	10.685	9.148	31	9.117	0	9.148	1	0	6	0	0	0	0	0	92	0	338	0	4.057	0	2.713	7.238	1.910	1.910	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AAVV	i1i	PIANO RISANAMENTO ACUSTICO: ULTERIORI INTERVENTI DI BARRIERE FONOASSORBENTI (esclusa terza corsia e Villesse-Gorizia)	11.915	10.164	575	9.589	0	10.164	2	0	23	0	-1	0	2	0	483	0	370	0	4.360	0	3.414	9.228	936	936	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Comm	j2	P.90 RIFACIMENTO BARRIERE CASELLO DI PORTOGRUARO	5.789	5.170	740	4.430	0	5.170	5	0	16	0	3	0	4	0	68	0	145	0	618	0	3.062	4.661	509	509	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Comm	j3	P.100 RIFACIMENTO BARRIERE ESISTENTI	16.542	14.716	2.690	12.026	0	14.716	98	0	23	0	8	0	25	0	2.304	0	7.768	12.916	1.800	1.800	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AAVV	k	P.145 RAMPE A27/A28	1.089	1.012	5	1.007	0	1.012	0	0	0	0	5	0	0	0	4	0	850	864	17	17	131	131	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AAVV	k	P.148 SISTEMAZIONI ESTERNE C.S.PALMANOVA	3.443	2.943	0	2.943	0	2.943	0	0	13	0	4	0	25	0	29	0	997	0	1.399	2.467	476	476	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AAVV	k	P.141 ISTITUZIONE DEL COA PRESSO IL COMPARTIMENTO POLIZIA STRADALE PER IL VENETO DI PADOVA	202	202	0	202	0	202	0	0	0	0	0	0	0	0	202	202	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Comm	k2	P.103 CASERMA DI S. DONA' DI PIAVE	2.197	1.930	237	1.693	0	1.930	166	403	7	7	0	0	9	9	88	88	255	255	931	931	237	237	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AAVV	k	P.150 - LAVORI DI RIQUALIFICAZIONE DELLE BARRIERE DI SICUREZZA SULLO SPARTITRAFFICO NEL TRATTO LISERT – REDIPUGLIA	5.581	4.711	0	4.711	0	4.711	0	0	0	0	0	0	0	0	35	0	1.646	0	2.328	4.009	702	702	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AAVV	k	P.151 - REALIZZAZIONE ELEMENTI ANTINTRUSIONE E PROTEZIONE PILE DEI MANUFATTI SU INTERA RETE	2.896	2.616	0	2.616	0	2.616	0	0	0	0	0	0	0	0	24	0	438	0	1.019	0	826	2.307	309	309	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AAVV	k	INNOVAZIONI GESTIONALI	6.058	6.058	52	6.006	0	6.058	0	0	0	0	0	0	0	52	0	0	0	0	0	0	820	820	820	820	1.022	1.022	1.224	1.224	1.224	1.224	896	896	0	0	0	0
		TOTALE PRINCIPALI INVESTIMENTI OPERE ANAS	**2.659.456**	**2.578.471**	**1.228.873**	**1.349.598**	**1.166.782**	**1.411.689**	**135.518**	**3.394**	**130.528**	**7.886**	**60.938**	**313**	**113.970**	**363.481**	**115.732**	**103.426**	**102.495**	**132.078**	**93.192**	**92.073**	**122.387**	**133.450**	**8.475**	**4.836**	**22.436**	**1.022**	**155.023**	**1.224**	**158.258**	**383.416**	**93.970**	**44.988**	**36.676**	**140.102**	**0**	**0**

S.p.A. AUTOVIE VENETE

PIANO DEGLI INVESTIMENTI OPERE IN CONCESSIONE MIT (vers. 27 - caso base al 31/12/2020 - con C.I.)

QUADRO COMPLESSIVO OPERE AL LORDO ED AL NETTO - costi ed avanzamento opere al 30/06/2017 e sviluppo investimenti 2017/2018 - 2031

0	1	2	3	4	5	6	7=4-6	8	9=4-8	2017/2018		2018/2019		2° SEMESTRE 2019		2020		2021		2022		2023		2024		2025		2026		2027		2028		2029		2030		2031	
ANAS / COMM	RIFERIMENTO CONVENZIONE	DESCRIZIONE DELL'OPERA	IMPORTI OPERE							VALORE OPERE IN ESECUZIONE NELL'ANNO	VALORE OPERE IN ESERCIZIO NELL'ANNO	VALORE OPERE IN ESECUZIONE NELL'ANNO	VALORE OPERE IN ESERCIZIO NELL'ANNO	VALORE OPERE IN ESECUZIONE NELL'ANNO	VALORE OPERE IN ESERCIZIO NELL'ANNO	VALORE OPERE IN ESECUZIONE NELL'ANNO	VALORE OPERE IN ESERCIZIO NELL'ANNO	VALORE OPERE IN ESECUZIONE NELL'ANNO	VALORE OPERE IN ESERCIZIO NELL'ANNO	VALORE OPERE IN ESECUZIONE NELL'ANNO	VALORE OPERE IN ESERCIZIO NELL'ANNO	VALORE OPERE IN ESECUZIONE NELL'ANNO	VALORE OPERE IN ESERCIZIO NELL'ANNO	VALORE OPERE IN ESECUZIONE NELL'ANNO	VALORE OPERE IN ESERCIZIO NELL'ANNO	VALORE OPERE IN ESECUZIONE NELL'ANNO	VALORE OPERE IN ESERCIZIO NELL'ANNO	VALORE OPERE IN ESECUZIONE NELL'ANNO	VALORE OPERE IN ESERCIZIO NELL'ANNO	VALORE OPERE IN ESECUZIONE NELL'ANNO	VALORE OPERE IN ESERCIZIO NELL'ANNO	VALORE OPERE IN ESECUZIONE NELL'ANNO	VALORE OPERE IN ESERCIZIO NELL'ANNO	VALORE OPERE IN ESECUZIONE NELL'ANNO	VALORE OPERE IN ESERCIZIO NELL'ANNO	VALORE OPERE IN ESECUZIONE NELL'ANNO	VALORE OPERE IN ESERCIZIO NELL'ANNO
			quadro economico complessivo dell'opera al LORDO	quadro economico complessivo dell'opera al NETTO (*1)	valore opere eseguite al 31/03/2017	valore opere eseguite al 30/06/2017	valore opere da eseguire dopo il 30/06/2017	valore opere in esercizio al 30/06/2017	valore opere in esercizio dopo 30/06/2017																													
			(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)
		VALORIZZAZIONE A BILANCIO OPERE CONVENZIONI ANTECEDENTI ALLA CONVENZIONE UNICA DD. 07/11/2007 LEGGE N. 101 DEL 07/06/2008	**373.358**	**373.358**	**361.201**	**361.201**	**12.157**	**361.201**	**12.157**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**8.341**	**8.341**	**3.816**	**3.816**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
	lettera art. 2 Conv. '09	**OPERE DI CUI ALL'ART. 2 DELLO SCHEMA DI CONVENZIONE UNICA DD. 07/11/2007 APPROVATA CON LEGGE N. 101 DEL 07/06/2008**	**2.251.021**	**2.170.036**	**852.756**	**867.672**	**1.302.364**	**805.581**	**1.364.455**	**135.518**	**3.394**	**130.528**	**7.886**	**60.938**	**313**	**105.631**	**355.140**	**111.916**	**99.610**	**101.501**	**131.319**	**92.505**	**91.381**	**108.517**	**119.400**	**7.874**	**4.335**	**22.189**	**1.000**	**154.189**	**1.200**	**157.044**	**381.992**	**80.908**	**32.502**	**33.106**	**134.983**	**0**	**0**
	1	**OPERE CHIUSE**	**83.940**	**83.940**	**83.940**	**83.940**	**0**	**83.940**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
AAVV	a3	P.80 PROLUNGAMENTO A28 VARIANTE DELLA SP.41 DI PIANZANO LOTTO 28 BIS	18.682	18.682	18.682	18.682	0	18.682	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AAVV	a4	P.89 ADEGUAMENTO SVINCOLO PORDENONE SUD	644	644	644	644	0	644	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AAVV	a5	P.104 A28 PARCHEGGIO SCAMBIATORE SAN VENDEMIANO	2.295	2.295	2.295	2.295	0	2.295	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AAVV	a6	P.105 A28 ADEGUAMENTO SISTEMA ESAZIONE PEDAGGI (Stazioni di Godega S. Urbano e Sacile Ovest)	13.985	13.985	13.985	13.985	0	13.985	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AAVV	c1	P.67 NUOVA AREA SERVIZIO ZUGLIANO EST	3.249	3.249	3.249	3.249	0	3.249	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AAVV	d	P.66 RICONFIGURAZIONE NODO PALMANOVA	1.323	1.323	1.323	1.323	0	1.323	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AAVV	e9	P.119 PIANO PER LA SICUREZZA AUTOSTRADALE: REALIZZAZIONE SPARTITRAFFICO CENTRALE 1° LOTTO (QUARTO/S.DONA') E 2° LOTTO (S.DONA'-PORTOGRUARO)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AAVV	f1	P.74 PANNELLI A MESSAGGIO VARIABILE	2.495	2.495	2.495	2.495	0	2.495	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AAVV	f2	P.79 5 NUOVE POSTAZIONI PMV	857	857	857	857	0	857	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AAVV	f3	P.60 STRUTTURE METALLICHE E CLS IMPIANTI TECNOLOGICI	98	98	98	98	0	98	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AAVV	f5	P.125 ULTERIORI PANNELLI A MESSAGGIO VARIABILE SULLA A28	1.068	1.068	1.068	1.068	0	1.068	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AAVV	g1	P.72 VIDEOSORVEGLIANZA	1.764	1.764	1.764	1.764	0	1.764	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AAVV	g2	P.73 CENTRO RADIO OPERATIVO	891	891	891	891	0	891	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AAVV	g3	P.98 MONITORAGGIO SOVRAPPASSI	295	295	295	295	0	295	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AAVV	g4	P.96 INTEGRAZIONI HW E SW SALA RADIO TVCC	390	390	390	390	0	390	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AAVV	g5	P.95 PIANO PER LA SICUREZZA AUTOSTRADALE: VIDEOSORVEGLIANZA - NUOVE POSTAZIONI	1.529	1.529	1.529	1.529	0	1.529	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AAVV	h1	P.65 FIBRE OTTICHE A28	1.298	1.298	1.298	1.298	0	1.298	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AAVV	h2	P.70 ISOFREQUENZA	794	794	794	794	0	794	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AAVV	h3	P.81 ISOFREQUENZA POLIZIA STRADALE	529	529	529	529	0	529	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Comm	h4	P.109 PIANO PER LA SICUREZZA AUTOSTRADALE: SISTEMA PREVENZIONE E CONTROLLO TRAFFICO	2.118	2.118	2.118	2.118	0	2.118	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AAVV	h5	P.86 NUOVO IMPIANTO SOS	658	658	658	658	0	658	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AAVV	h6	P.87 SOSTITUZIONE IMPIANTI SDH	364	364	364	364	0	364	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AAVV	h7	P.97 RILEVAMENTO TEMPI PERCORRENZA E VIDEOMONITORAGGIO TRAFFICO	426	426	426	426	0	426	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Comm	h8	P.107 PIANO PER LA SICUREZZA AUTOSTRADALE: MONITORAGGIO TRASPORTO MERCI PERICOLOSE	1.670	1.670	1.670	1.670	0	1.670	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AAVV	i1c	P.82 PIANO DI RISANAMENTO ACUSTICO:BARRIERE FONOASSORBENTI MARCON	5.426	5.426	5.426	5.426	0	5.426	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AAVV	i1g	P.123 PIANO DI RISANAMENTO ACUSTICO:BARRIERE FONOASSORBENTI FIUME VENETO	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AAVV	i1h	P.124 PIANO DI RISANAMENTO ACUSTICO:BARRIERE FONOASSORBENTI PASIAN DI PRATO	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AAVV	m2	P.88 VILLESSE-GORIZIA - INTERVENTI URGENTI MESSA SICUREZZA PONTE ISONZO E BARRIERE SICUREZZA 1 STRALCIO PONTE ISONZO	2.309	2.309	2.309	2.309	0	2.309	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AAVV	m3	P.88 BIS VILLESSE-GORIZIA - INTERVENTI URGENTI MESSA SICUREZZA PONTE ISONZO E BARRIERE SICUREZZA 2 STRALCIO - BARRIERE SICUREZZA	3.111	3.111	3.111	3.111	0	3.111	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AAVV	n1	P.60 PIAZZOLE DI SOSTA A4 LOTTO B (KM 86+883/109+600)	3.930	3.930	3.930	3.930	0	3.930	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AAVV	n2	P.61 PIAZZOLE DI SOSTA A23 LOTTO C (KM 1+460/17+340)	1.988	1.988	1.988	1.988	0	1.988	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AAVV	n3	P.77 PIAZZOLE DI SOSTA A28 LOTTO D (KM 0+000/20+410)	3.638	3.638	3.638	3.638	0	3.638	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AAVV	o	P.69 ALLARGAMENTO SEZIONE TRASVERSALE KM 0+000 3+100	6.116	6.116	6.116	6.116	0	6.116	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	2	**OPERE IN ULTIMAZIONE**	**727.342**	**727.342**	**718.298**	**718.282**	**9.060**	**718.282**	**9.060**	**26**	**26**	**71**	**71**	**24**	**24**	**1.346**	**1.346**	**5.614**	**5.614**	**1.984**	**1.984**	**-5**	**-5**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
AAVV	a1	P.57 PROLUNGAMENTO A28 TRATTO SACILE OVEST - CONEGLIANO: LOTTO 28	78.910	78.910	78.857	78.857	53	78.857	53	3	3	0	0	0	0	0	0	0	0	50	50	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AAVV	a2	P.93 PROLUNGAMENTO A28 TRATTO SACILE OVEST - CONEGLIANO: LOTTO 29	83.870	83.870	83.823	83.824	46	83.824	46	40	40	0	0	0	0	0	0	0	0	6	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AAVV	b	P.71 P.71BIS P.85 NUOVO CASELLO DI RONCHIS	42.588	42.588	42.143	42.143	445	42.143	445	0	0	4	4	0	0	0	0	42	42	404	404	-5	-5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Comm	e1	P.76 P.101 TRATTO QUARTO D'ALTINO - S. DONA' DI PIAVE	332.097	332.097	326.564	326.483	5.614	326.483	5.614	35	35	38	38	24	24	994	994	3.898	3.898	625	625	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Comm	e2	P.92 NUOVO CASELLO AUTOSTRADALE DI MEOLO KM 19+690	35.403	35.403	33.701	33.693	1.710	33.693	1.710	0	0	0	0	0	0	293	293	1.394	1.394	23	23	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AAVV	f4	P.108 PIANO PER LA SICUREZZA AUTOSTRADALE: INFORMAZIONI UTENZA TRAMITE PMV FISSE E MOBILI	1.428	1.428	1.424	1.424	4	1.424	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AAVV	i1a	P.62 P.83 PIANO DI RISANAMENTO ACUSTICO: BARRIERE FONOASSORBENTI POZZUOLO DEL FRIULI	3.411	3.411	3.398	3.398	13	3.398	13	0	0	0	0	0	0	0	0	13	13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AAVV	i1b	P.63 PIANO DI RISANAMENTO ACUSTICO:BARRIERE FONOASSORBENTI RONCHI DEI LEGIONARI	3.436	3.436	3.417	3.417	19	3.417	19	0	0	19	19	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AAVV	k1	P.138 - SERVIZIO EUROPEO DI TELEPEDAGGIO E PERCORRENZA REALE	2.414	2.414	2.209	2.414	0	2.414	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AAVV	k4	P.137 - NUOVO C.R.O. E C.E.D.– ADEGUAMENTO FUNZIONALE OFFICINA POLSTRADA DI PALMANOVA	1.103	1.103	1.339	1.340	-237	1.340	-237	-237	-237	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AAVV	l	P.64 P.64 BIS BRETELLA NOVENTA SS. 14 - 1 STRALCIO	9.123	9.123	9.103	9.103	20	9.103	20	0	0	0	0	0	0	0	0	17	17	3	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Comm	m1	P.75 P.94 ADEGUAMENTO RACCORDO AUTOSTRADALE VILLESSE-GORIZIA (**)	133.559	133.559	132.320	132.186	1.373	132.186	1.373	185	185	10	10	0	0	59	59	250	250	869	869	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	3	**OPERE APPROVATE/IN APPROVAZIONE - CON LAVORI DA AVVIARE**	**12.570**	**12.016**	**586**	**596**	**11.420**	**0**	**12.016**	**318**	**0**	**2.479**	**0**	**1.367**	**0**	**1.154**	**5.581**	**3.135**	**3.334**	**1.554**	**1.688**	**1.153**	**1.153**	**260**	**260**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
AAVV	i1d	P.102 PIANO DI RISANAMENTO ACUSTICO:BARRIERE FONOASSORBENTI CAMPOFORMIDO e PASIAN DI PRATO	4.213	3.714	183	184	3.530	0	3.714	5	0	17	0	4	0	31	0	2.627	2.868	13	13	833	833	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AAVV	i1e	P.121 PIANO DI RISANAMENTO ACUSTICO:BARRIERE FONOASSORBENTI OUINO AURISINA	6.392	6.392	315	320	6.072	0	6.392	313	0	2.462	0	1.363	0	1.123	5.581	466	466	30	30	315	315	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AAVV	k	P.142 - SISTEMA AUTOMATICO DI RILEVAMENTO EVENTI	1.965	1.910	88	92	1.818	0	1.910	0	0	0	0	0	0	0	0	42	0	1.511	1.645	5	5	260	260	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	4	**OPERE CON LAVORI IN CORSO**	**14.525**	**14.525**	**7.375**	**9.471**	**5.054**	**3.359**	**11.166**	**3.983**	**2.965**	**678**	**7.808**	**289**	**289**	**27**	**27**	**421**	**421**	**-344**	**-344**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
AAVV	j1	P.91 RAZIONALIZZAZIONE SPAZI NUOVA PALAZZINA CENTRO SERVIZI DI PALMANOVA	7.884	7.884	2.728	3.250	4.634	0	7.884	3.880	0	631	7.761	289	289	3	3	21	21	-190	-190	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AAVV	k	P.147 - A28 - LAVORI DI RIQUALIFICAZIONE DELLE BARRIERE DI SICUREZZA AUTOSTRADALI BORDO PONTE SUI MANUFATTI	3.472	3.472	2.970	3.070	402	3.070	402	9	9	0	0	0	0	0	0	400	400	-7	-7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AAVV	k	P.146 - COMPLETAMENTO CORRIDOIO TECNOLOGICO DA A57 CASELLO DI VENEZIA EST ALL'A4	289	289	291	289	0	289	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AAVV	k3	P.126 - CENTRO SERVIZI E MAGAZZINO RICOVERO AUTOMEZZI DI PORCIA	2.880	2.880	1.386	2.862	18	0	2.880	94	2.956	47	47	0	0	24	24	0	0	-147	-147	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	5	**OPERE DA INIZIARE**	**1.412.644**	**1.332.213**	**42.557**	**55.383**	**1.276.830**	**0**	**1.332.213**	**131.191**	**403**	**127.300**	**7**	**59.258**	**0**	**103.104**	**348.186**	**102.746**	**90.241**	**98.307**	**127.991**	**91.357**	**90.233**	**108.257**	**119.140**	**7.874**	**4.335**	**22.189**	**1.000**	**154.189**	**1.200**	**157.044**	**381.992**	**80.908**	**32.502**	**33.106**	**134.983**	**0**	**0**
Comm	c2	P.110 PIANO PER LA SICUREZZA AUTOSTRADALE: REALIZZAZIONE DI DUE AREE DI SOSTA PER MEZZI PESANTI	15.028	13.059	887	898	12.161	0	13.059	20	0	31	0	33	0	1.084	0	177	0	2.767	0	6.200	11.210	1.849	1.849	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Comm	c3	P.111 PIANO PER LA SICUREZZA AUTOSTRADALE: ADEGUAMENTO PISTE DI IMMISSIONE IN AUTOSTRADA	17.505	15.515	803	811	14.704	0	15.515	31	0	63	0	6	0	10	0	56	0	3.207	0	7.941	11.923	3.038	3.240	352	352	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		STRALCIO 1	15.551	13.799	803	811	12.988	0	13.799	31	0	63	0	6	0	10	0	56	0	3.205	0	7.741	11.923	1.876	1.876	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		STRALCIO 2	1.954	1.716	0	0	1.716	0	1.716	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	200	0	1.162	1.364	352	352	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AAVV	c4	P.114 ULTERIORI INTERVENTI PER AMMODERNAMENTO ED AMPLIAMENTO AREE SERVIZIO	4.288	3.788	24	24	3.764	0	3.788	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	285	0	2.434	0	758	3.511	277	277	0	0
Comm	e3	P.115 TRATTO S.DONA' DI PIAVE - SVINCOLO DI ALVISOPOLI (escluso) - STRALCIO 1	136.535	136.535	4.263	4.510	132.025	0	136.535	17.839	0	2.980	0	8.913	0	24.214	0	27.328	0	26.066	111.850	3.423	3.423	21.262	21.262	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Comm	e3	P.115 TRATTO S.DONA' DI PIAVE - SVINCOLO DI ALVISOPOLI (escluso) - STRALCIO 2	218.523	191.712	3.996	4.232	187.480	0	191.712	273	0	213	0	320	0	2.204	0	10.267	0	26.558	0	27.001	31.686	6.351	5.451	2.245	0	6.911	0	55.028	0	41.032	145.498	9.077	9.077	0	0	0	0
		TRATTO AUTOSTRADALE	177.201	154.575	3.996	4.232	150.343	0	154.575	273	0	-779	0	254	0	324	0	6.691	0	10.982	0	17.405	0	900	0	2.245	0	6.911	0	55.028	0	41.032	145.498	9.077	9.077	0	0	0	0

0	1	2	3	4	5	6	7=4-6	8	9=4-8	2017/2018		2018/2019		2° SEMESTRE 2019		2020		2021		2022		2023		2024		2025		2026		2027		2028		2029		2030		2031	
ANAS / COMM	RIFERIMENTO CONVENZIONE	DESCRIZIONE DELL'OPERA	IMPORTI OPERE																																		
			quadro economico complessivo dell'opera al LORDO	quadro economico complessivo dell'opera al NETTO (1)	valore opere eseguite al 31/03/2017	valore opere eseguite al 30/06/2017	valore opere da eseguire dopo il 30/06/2017	valore opere in esercizio al 30/06/2017	valore opere in esercizio dopo 30/06/2017	VALORE OPERE IN ESECUZIONE NELL'ANNO	VALORE OPERE IN ESERCIZIO NELL'ANNO	VALORE OPERE IN ESECUZIONE NELL'ANNO	VALORE OPERE IN ESERCIZIO NELL'ANNO	VALORE OPERE IN ESECUZIONE NELL'ANNO	VALORE OPERE IN ESERCIZIO NELL'ANNO	VALORE OPERE IN ESECUZIONE NELL'ANNO	VALORE OPERE IN ESERCIZIO NELL'ANNO	VALORE OPERE IN ESECUZIONE NELL'ANNO	VALORE OPERE IN ESERCIZIO NELL'ANNO	VALORE OPERE IN ESECUZIONE NELL'ANNO	VALORE OPERE IN ESERCIZIO NELL'ANNO	VALORE OPERE IN ESECUZIONE NELL'ANNO	VALORE OPERE IN ESERCIZIO NELL'ANNO	VALORE OPERE IN ESECUZIONE NELL'ANNO	VALORE OPERE IN ESERCIZIO NELL'ANNO	VALORE OPERE IN ESECUZIONE NELL'ANNO	VALORE OPERE IN ESERCIZIO NELL'ANNO	VALORE OPERE IN ESECUZIONE NELL'ANNO	VALORE OPERE IN ESERCIZIO NELL'ANNO	VALORE OPERE IN ESECUZIONE NELL'ANNO	VALORE OPERE IN ESERCIZIO NELL'ANNO	VALORE OPERE IN ESECUZIONE NELL'ANNO	VALORE OPERE IN ESERCIZIO NELL'ANNO	VALORE OPERE IN ESECUZIONE NELL'ANNO	VALORE OPERE IN ESERCIZIO NELL'ANNO	VALORE OPERE IN ESECUZIONE NELL'ANNO	VALORE OPERE IN ESERCIZIO NELL'ANNO
			(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)
		CAVALCAVIA	41.322	37.137	0	0	37.137	0	37.137	0	0	992	0	66	0	1.880	0	3.576	0	15.576	0	9.596	31.686	5.451	5.451	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Comm	e3	P.115 TRATTO S.DONA' DI PIAVE - SVINCOLO DI ALVISOPOLI (escluso) - STRALCIO 3	274.500	239.026	5.062	5.233	233.793	0	239.026	284	0	765	0	632	0	1.286	0	10.526	0	23.129	0	27.751	20.847	4.458	3.951	315	0	7.995	0	77.565	0	63.042	198.183	16.045	16.045	0	0	0	0
		TRATTO AUTOSTRADALE	247.035	214.228	5.062	5.233	208.995	0	214.228	284	0	765	0	632	0	1.235	0	6.981	0	13.286	0	20.343	0	507	0	315	0	7.995	0	77.565	0	63.042	198.183	16.045	16.045	0	0	0	0
		CAVALCAVIA	27.465	24.798	0	0	24.798	0	24.798	0	0	0	0	0	0	51	0	3.545	0	9.843	0	7.408	20.847	3.951	3.951	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Comm	e4	P.116 NUOVO CASELLO AUTOSTRADALE DI ALVISOPOLI KM 69+900 E COLLEGAMENTO CON SS 14	46.062	40.102	306	321	39.781	0	40.102	42	0	30	0	25	0	40	0	40	0	38	0	17	0	1.010	0	979	0	6.173	0	17.219	0	11.177	37.111	2.991	2.991	0	0	0	0
Comm	e5-6-8	P.128 TRATTO NUOVO PONTE SUL FIUME TAGLIAMENTO - GONARS E NUOVO SVINCOLO DI PALMANOVA E VARIANTE SS. 352 - 1 LOTTO	437.792	437.792	15.821	27.552	410.240	0	437.792	103.564	0	103.998	0	43.450	0	69.561	348.125	40.176	40.176	1.864	1.864	1.985	1.985	45.642	45.642	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Comm	e7	P.106 TRATTO GONARS - VILLESSE - STRALCIO 1	62.797	62.797	6.549	6.751	56.046	0	62.797	8.581	0	16.331	0	5.340	0	3.346	0	9.426	49.775	270	270	420	420	12.332	12.332	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Comm	e7	P.106 TRATTO GONARS - VILLESSE - STRALCIO 2	46.819	46.819	254	254	46.565	0	46.819	124	0	2.607	0	399	0	1.088	0	1.331	0	1.786	0	533	0	91	0	0	0	0	0	652	0	10.855	0	14.187	0	12.912	46.819	0	0
Comm	e7	P.106 TRATTO GONARS - VILLESSE - STRALCIO 3	87.887	87.887	467	467	87.420	0	87.887	161	0	194	0	121	0	206	0	90	0	78	0	37	0	0	0	0	0	100	0	2.240	0	27.304	0	36.972	0	19.917	87.887	0	0
AAVV	i1f	P.122 PIANO DI RISANAMENTO ACUSTICO:BARRIERE FONOASSORBENTI AZZANO DECIMO e FIUME VENETO	10.314	8.777	30	31	8.746	0	8.777	1	0	6	0	0	0	0	0	92	0	338	0	4.057	0	2.713	7.238	1.539	1.539	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AAVV	i1i	PIANO RISANAMENTO ACUSTICO: ULTERIORI INTERVENTI DI BARRIERE FONOASSORBENTI (esclusa terza corsia e Villesse-Gorizia)	11.675	9.924	575	575	9.349	0	9.924	2	0	23	0	-1	0	2	0	483	0	310	0	4.240	0	3.354	8.988	936	936	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Comm	j2	P.90 RIFACIMENTO BARRIERE CASELLO DI PORTOGRUARO	5.685	5.066	733	740	4.326	0	5.066	5	0	16	0	3	0	4	0	68	0	145	0	618	0	3.062	4.661	405	405	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Comm	j3	P.100 RIFACIMENTO BARRIERE ESISTENTI	16.357	14.531	2.496	2.690	11.841	0	14.531	98	0	23	0	8	0	25	0	2.304	0	7.768	12.916	1.615	1.615	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AAVV	k	P.145 RAMPE A27/A28	1.051	974	5	5	969	0	974	0	0	0	0	5	0	0	0	4	0	822	836	7	7	131	131	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AAVV	k	P.148 SISTEMAZIONI ESTERNE C.S.PALMANOVA	3.293	2.793	0	0	2.793	0	2.793	0	0	13	0	4	0	25	0	29	0	927	0	1.329	2.327	466	466	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AAVV	k	P.141 ISTITUZIONE DEL COA PRESSO IL COMPARTIMENTO POLIZIA STRADALE PER IL VENETO DI PADOVA	202	202	0	0	202	0	202	0	0	0	0	0	0	0	0	202	202	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Comm	k2	P.103 CASERMA DI S. DONA' DI PIAVE	2.154	1.887	234	237	1.650	0	1.887	166	403	7	7	0	0	9	9	88	88	255	255	931	931	194	194	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AAVV	k	P.150 - LAVORI DI RIQUALIFICAZIONE DELLE BARRIERE DI SICUREZZA SULLO SPARTITRAFFICO NEL TRATTO LISERT – REDIPUGLIA	5.431	4.561	52	0	4.561	0	4.561	0	0	0	0	0	0	0	0	35	0	1.566	0	2.258	3.859	702	702	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AAVV	k	P.151 - REALIZZAZIONE ELEMENTI ANTINTRUSIONE E PROTEZIONE PILE DEI MANUFATTI SU INTERA RETE	2.816	2.536	0	0	2.536	0	2.536	0	0	0	0	0	0	0	0	24	0	413	0	994	0	802	2.233	303	303	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AAVV	k	INNOVAZIONI GESTIONALI	5.930	5.930	0	52	5.878	0	5.930	0	0	0	0	0	0	0	52	0	0	0	0	0	0	800	800	800	800	1.000	1.000	1.200	1.200	1.200	1.200	878	878	0	0	0	0
		TOTALE PRINCIPALI INVESTIMENTI OPERE ANAS	**2.624.379**	**2.543.394**	**1.213.957**	**1.228.873**	**1.314.521**	**1.166.782**	**1.376.612**	**135.518**	**3.394**	**130.528**	**7.886**	**60.938**	**313**	**113.972**	**363.481**	**115.732**	**103.426**	**101.501**	**131.319**	**92.505**	**91.381**	**108.517**	**119.400**	**7.874**	**4.335**	**22.189**	**1.000**	**154.189**	**1.200**	**157.044**	**381.992**	**80.908**	**32.502**	**33.106**	**134.983**	**0**	**0**

S.p.A. AUTOVIE VENETE

PIANO DEGLI INVESTIMENTI OPERE IN CONCESSIONE MIT (vers. 27 - caso base al 31/12/2020 - con C.I.)

QUADRO DEI COSTI INTERNI - costi ed avanzamento opere al 30/06/2017 e sviluppo investimenti 2017/2018 - 2031

0	1	2	3	4	5	6	7=4-6	8	9=4-8	2017/2018		2018/2019		2° SEMESTRE 2019		2020		2021		2022		2023		2024		2025		2026		2027		2028		2029		2030		2031	
ANAS / COMM	RIFERIMENTO CONVENZIONE	DESCRIZIONE DELL'OPERA	IMPORTI OPERE																																		
			quadro economico complessivo dei COSTI INTERNI LORDO	quadro economico complessivo dei COSTI INTERNI NETTO (4)	valore costi interni eseguiti al 31/03/2017	valore costi interni eseguiti al 30/06/2017	valore costi interni da eseguire dopo il 30/06/2017	valore costi interni in esercizio al 30/06/2017	valore costi interni in esercizio dopo il 30/06/2017	VALORE COSTI INTERNI IN ESECUZIONE NELL'ANNO	VALORE COSTI INTERNI IN ESERCIZIO NELL'ANNO	VALORE COSTI INTERNI IN ESECUZIONE NELL'ANNO	VALORE COSTI INTERNI IN ESERCIZIO NELL'ANNO	VALORE COSTI INTERNI IN ESECUZIONE NELL'ANNO	VALORE COSTI INTERNI IN ESERCIZIO NELL'ANNO	VALORE COSTI INTERNI IN ESECUZIONE NELL'ANNO	VALORE COSTI INTERNI IN ESERCIZIO NELL'ANNO	VALORE COSTI INTERNI IN ESECUZIONE NELL'ANNO	VALORE COSTI INTERNI IN ESERCIZIO NELL'ANNO	VALORE COSTI INTERNI IN ESECUZIONE NELL'ANNO	VALORE COSTI INTERNI IN ESERCIZIO NELL'ANNO	VALORE COSTI INTERNI IN ESECUZIONE NELL'ANNO	VALORE COSTI INTERNI IN ESERCIZIO NELL'ANNO	VALORE COSTI INTERNI IN ESECUZIONE NELL'ANNO	VALORE COSTI INTERNI IN ESERCIZIO NELL'ANNO	VALORE COSTI INTERNI IN ESECUZIONE NELL'ANNO	VALORE COSTI INTERNI IN ESERCIZIO NELL'ANNO	VALORE COSTI INTERNI IN ESECUZIONE NELL'ANNO	VALORE COSTI INTERNI IN ESERCIZIO NELL'ANNO	VALORE COSTI INTERNI IN ESECUZIONE NELL'ANNO	VALORE COSTI INTERNI IN ESERCIZIO NELL'ANNO	VALORE COSTI INTERNI IN ESECUZIONE NELL'ANNO	VALORE COSTI INTERNI IN ESERCIZIO NELL'ANNO	VALORE COSTI INTERNI IN ESECUZIONE NELL'ANNO	VALORE COSTI INTERNI IN ESERCIZIO NELL'ANNO	VALORE COSTI INTERNI IN ESECUZIONE NELL'ANNO	VALORE COSTI INTERNI IN ESERCIZIO NELL'ANNO
			(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)
	lettera art. 2 Conv. '09	**OPERE DI CUI ALL'ART. 2 DELLO SCHEMA DI CONVENZIONE UNICA DD. 07/11/2007 APPROVATA CON LEGGE N. 101 DEL 07/06/2008**	**34.612**	**34.612**	**34.016**	**34.682**	**-70**	**24.793**	**9.819**	**0**	**576**	**0**	**758**	**0**	**0**	**0**	**2.540**	**0**	**989**	**-70**	**1.836**	**0**	**1.209**	**0**	**443**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**1.186**	**0**	**24**	**0**	**258**	**0**	**0**
	1	**OPERE CHIUSE**	**4.078**	**4.078**	**4.078**	**4.078**	**0**	**4.078**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
AAVV	a3	P.80 PROLUNGAMENTO A28 VARIANTE DELLA SP.41 DI PIANZANO LOTTO 28 BIS	680	680	680	680	0	680	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AAVV	a4	P.89 ADEGUAMENTO SVINCOLO PORDENONE SUD	73	73	73	73	0	73	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AAVV	a5	P.104 A28 PARCHEGGIO SCAMBIATORE SAN VENDEMIANO	139	139	139	139	0	139	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AAVV	a6	P.105 A28 ADEGUAMENTO SISTEMA ESAZIONE PEDAGGI (Stazioni di Godega S. Urbano e Sacile Ovest)	621	621	621	621	0	621	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AAVV	c1	P.67 NUOVA AREA SERVIZIO ZUGLIANO EST	49	49	49	49	0	49	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AAVV	d	P.66 RICONFIGURAZIONE NODO PALMANOVA	93	93	93	93	0	93	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AAVV	e9	P.119 PIANO PER LA SICUREZZA AUTOSTRADALE: REALIZZAZIONE SPARTITRAFFICO CENTRALE 1° LOTTO (QUARTO/S.DONA') E 2° LOTTO (S.DONA' /PORTOGRUARO)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AAVV	f1	P.74 PANNELLI A MESSAGGIO VARIABILE	125	125	125	125	0	125	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AAVV	f2	P.79 5 NUOVE POSTAZIONI PMV	105	105	105	105	0	105	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AAVV	f3	P.78 STRUTTURE METALLICHE E CLS IMPIANTI TECNOLOGICI	21	21	21	21	0	21	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AAVV	f5	P.125 ULTERIORI PANNELLI A MESSAGGIO VARIABILE SULLA A28	198	198	198	198	0	198	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AAVV	g1	P.72 VIDEOSORVEGLIANZA	165	165	165	165	0	165	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AAVV	g2	P.73 CENTRO RADIO OPERATIVO	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AAVV	g3	P.98 MONITORAGGIO SOVRAPPASSI	54	54	54	54	0	54	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AAVV	g4	P.96 INTEGRAZIONI HW E SW SALA RADIO TVCC	59	59	59	59	0	59	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AAVV	g5	P.95 PIANO PER LA SICUREZZA AUTOSTRADALE: VIDEOSORVEGLIANZA - NUOVE POSTAZIONI	93	93	93	93	0	93	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AAVV	h1	P.65 FIBRE OTTICHE A28	54	54	54	54	0	54	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AAVV	h2	P.70 ISOFREQUENZA	42	42	42	42	0	42	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AAVV	h3	P.81 ISOFREQUENZA POLIZIA STRADALE	87	87	87	87	0	87	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Comm	h4	P.109 PIANO PER LA SICUREZZA AUTOSTRADALE: SISTEMA PREVENZIONE E CONTROLLO TRAFFICO	106	106	106	106	0	106	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AAVV	h5	P.86 NUOVO IMPIANTO SOS	88	88	88	88	0	88	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AAVV	h6	P.87 SOSTITUZIONE IMPIANTI SDH	47	47	47	47	0	47	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AAVV	h7	P.97 RILEVAMENTO TEMPI PERCORRENZA E VIDEOMONITORAGGIO TRAFFICO	101	101	101	101	0	101	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Comm	h8	P.107 PIANO PER LA SICUREZZA AUTOSTRADALE: MONITORAGGIO TRASPORTO MERCI PERICOLOSE	95	95	95	95	0	95	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AAVV	i1c	P.82 PIANO DI RISANAMENTO ACUSTICO:BARRIERE FONOASSORBENTI MARCON	202	202	202	202	0	202	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AAVV	i1g	P.123 PIANO DI RISANAMENTO ACUSTICO:BARRIERE FONOASSORBENTI FIUME VENETO	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AAVV	i1h	P.124 PIANO DI RISANAMENTO ACUSTICO:BARRIERE FONOASSORBENTI PASIAN DI PRATO	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AAVV	m2	P.88 VILLESSE-GORIZIA - INTERVENTI URGENTI MESSA SICUREZZA PONTE ISONZO E BARRIERE SICUREZZA 1 STRALCIO PONTE ISONZO	151	151	151	151	0	151	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AAVV	m3	P.88 BIS VILLESSE-GORIZIA - INTERVENTI URGENTI MESSA SICUREZZA PONTE ISONZO E BARRIERE SICUREZZA 2 STRALCIO - BARRIERE SICUREZZA	56	56	56	56	0	56	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AAVV	n1	P.62 PIAZZOLE DI SOSTA A4 LOTTO B (KM 86+883/109+620)	135	135	135	135	0	135	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AAVV	n2	P.61 PIAZZOLE DI SOSTA A23 LOTTO C (KM 1+462/17+340)	70	70	70	70	0	70	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AAVV	n3	P.77 PIAZZOLE DI SOSTA A28 LOTTO D (KM 0+000/20+410)	112	112	112	112	0	112	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AAVV	o	P.69 ALLARGAMENTO SEZIONE TRASVERSALE KM 0+000 3+100	257	257	257	257	0	257	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	2	**OPERE IN ULTIMAZIONE**	**20.644**	**20.644**	**20.849**	**20.644**	**0**	**20.644**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
AAVV	a1	P.57 PROLUNGAMENTO A28 TRATTO SACILE OVEST - CONEGLIANO: LOTTO 28	2.756	2.756	2.756	2.756	0	2.756	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AAVV	a2	P.93 PROLUNGAMENTO A28 TRATTO SACILE OVEST - CONEGLIANO: LOTTO 29	2.620	2.620	2.620	2.620	0	2.620	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AAVV	b	P.71 P.71BIS P.85 NUOVO CASELLO DI RONCHIS	1.250	1.250	1.250	1.250	0	1.250	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Comm	e1	P.76 P.101 TRATTO QUARTO D'ALTINO - S. DONA' DI PIAVE	7.949	7.949	8.091	7.949	0	7.949	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Comm	e2	P.92 NUOVO CASELLO AUTOSTRADALE DI MEOLO KM 19+690	1.033	1.033	1.041	1.033	0	1.033	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AAVV	f4	P.108 PIANO PER LA SICUREZZA AUTOSTRADALE: INFORMAZIONI UTENZA TRAMITE PMV FISSE E MOBILI	129	129	129	129	0	129	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AAVV	i1a	P.62 P.83 PIANO DI RISANAMENTO ACUSTICO: BARRIERE FONOASSORBENTI POZZUOLO DEL FRIULI	115	115	115	115	0	115	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AAVV	i1b	P.63 PIANO DI RISANAMENTO ACUSTICO:BARRIERE FONOASSORBENTI RONCHI DEI LEGIONARI	43	43	43	43	0	43	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AAVV	k1	P.138 - SERVIZIO EUROPEO DI TELEPEDAGGIO E PERCORRENZA REALE	150	150	157	150	0	150	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AAVV	k4	P.137 - NUOVO C.R.O. E C.E.D.– ADEGUAMENTO FUNZIONALE OFFICINA POLSTRADA DI PALMANOVA	327	327	328	327	0	327	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AAVV	l	P.64 P.64 BIS BRETELLA NOVENTA SS. 14 - 1 STRALCIO	611	611	611	611	0	611	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Comm	m1	P.75 P.94 ADEGUAMENTO RACCORDO AUTOSTRADALE VILLESSE-GORIZIA (**)	3.661	3.661	3.708	3.661	0	3.661	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	3	**OPERE APPROVATE/IN APPROVAZIONE - CON LAVORI DA AVVIARE**	**397**	**397**	**388**	**397**	**0**	**0**	**397**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**233**	**0**	**94**	**0**	**70**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
AAVV	i1d	P.102 PIANO DI RISANAMENTO ACUSTICO:BARRIERE FONOASSORBENTI CAMPOFORMIDO e PASIAN DI PRATO	94	94	93	94	0	0	94	0	0	0	0	0	0	0	0	94	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AAVV	i1e	P.121 PIANO DI RISANAMENTO ACUSTICO:BARRIERE FONOASSORBENTI DUINO AURISINA	233	233	229	233	0	0	233	0	0	0	0	0	0	0	233	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AAVV	k	P.142 - SISTEMA AUTOMATICO DI RILEVAMENTO EVENTI	70	70	66	70	0	0	70	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	70	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	4	**OPERE CON LAVORI IN CORSO**	**1.251**	**1.251**	**1.248**	**1.321**	**-70**	**71**	**1.180**	**0**	**492**	**0**	**758**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**-70**	**-70**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
AAVV	j1	P.91 RAZIONALIZZAZIONE SPAZI NUOVA PALAZZINA CENTRO SERVIZI DI PALMANOVA	758	758	713	758	0	0	758	0	0	0	758	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AAVV	k	P.147 - A28 - LAVORI DI RIQUALIFICAZIONE DELLE BARRIERE DI SICUREZZA AUTOSTRADALI BORDO PONTE SUI MANUFATTI	29	29	36	29	0	29	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AAVV	k	P.146 - COMPLETAMENTO CORRIDOIO TECNOLOGICO DA A57 CASELLO DI VENEZIA EST ALL'A4	42	42	44	42	0	42	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AAVV	k3	P.126 - CENTRO SERVIZI E MAGAZZINO RICOVERO AUTOMEZZI DI PORCIA	422	422	455	492	-70	0	422	0	492	0	0	0	0	0	0	0	0	-70	-70	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	5	**OPERE DA INIZIARE**	**8.242**	**8.242**	**7.453**	**8.242**	**0**	**0**	**8.242**	**0**	**84**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**2.307**	**0**	**895**	**0**	**1.836**	**0**	**1.209**	**0**	**443**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**1.186**	**0**	**24**	**0**	**258**	**0**	**0**
Comm	c2	P.110 PIANO PER LA SICUREZZA AUTOSTRADALE: REALIZZAZIONE DI DUE AREE DI SOSTA PER MEZZI PESANTI	549	549	548	549	0	0	549	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	549	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Comm	c3	P.111 PIANO PER LA SICUREZZA AUTOSTRADALE: ADEGUAMENTO PISTE DI IMMISSIONE IN AUTOSTRADA	558	558	555	558	0	0	558	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	558	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		STRALCIO 1	558	558	555	558	0	0	558	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	558	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		STRALCIO 2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AAVV	c4	P.114 ULTERIORI INTERVENTI PER AMMODERNAMENTO ED AMPLIAMENTO AREE SERVIZIO	24	24	24	24	0	0	24	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	24	0	0	0
Comm	e3	P.115 TRATTO S.DONA' DI PIAVE - SVINCOLO DI ALVISOPOLI (escluso) - STRALCIO 1	1.196	1.196	1.075	1.196	0	0	1.196	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1.196	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Comm	e3	P.115 TRATTO S.DONA' DI PIAVE - SVINCOLO DI ALVISOPOLI (escluso) - STRALCIO 2	536	536	482	536	0	0	536	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	102	0	0	0	0	0	0	0	0	0	434	0	0	0	0	0
		TRATTO AUTOSTRADALE	434	434	482	536	-102	0	434	0	0	-102	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	434	0	0	0	0	0
		CAVALCAVIA	102	102	0	0	102	0	102	0	0	102	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	102	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

0	1	2	3	4	5	6	7=4-6	8	9=4-8	2017/2018		2018/2019		2° SEMESTRE 2019		2020		2021		2022		2023		2024		2025		2026		2027		2028		2029		2030		2031	
ANAS / COMM	RIFERIMENTO CONVENZIONE	DESCRIZIONE DELL'OPERA	IMPORTI OPERE							VALORE COSTI INTERNI IN ESECUZIONE NELL'ANNO	VALORE COSTI INTERNI IN ESERCIZIO NELL'ANNO	VALORE COSTI INTERNI IN ESECUZIONE NELL'ANNO	VALORE COSTI INTERNI IN ESERCIZIO NELL'ANNO	VALORE COSTI INTERNI IN ESECUZIONE NELL'ANNO	VALORE COSTI INTERNI IN ESERCIZIO NELL'ANNO	VALORE COSTI INTERNI IN ESECUZIONE NELL'ANNO	VALORE COSTI INTERNI IN ESERCIZIO NELL'ANNO	VALORE COSTI INTERNI IN ESECUZIONE NELL'ANNO	VALORE COSTI INTERNI IN ESERCIZIO NELL'ANNO	VALORE COSTI INTERNI IN ESECUZIONE NELL'ANNO	VALORE COSTI INTERNI IN ESERCIZIO NELL'ANNO	VALORE COSTI INTERNI IN ESECUZIONE NELL'ANNO	VALORE COSTI INTERNI IN ESERCIZIO NELL'ANNO	VALORE COSTI INTERNI IN ESECUZIONE NELL'ANNO	VALORE COSTI INTERNI IN ESERCIZIO NELL'ANNO	VALORE COSTI INTERNI IN ESECUZIONE NELL'ANNO	VALORE COSTI INTERNI IN ESERCIZIO NELL'ANNO	VALORE COSTI INTERNI IN ESECUZIONE NELL'ANNO	VALORE COSTI INTERNI IN ESERCIZIO NELL'ANNO	VALORE COSTI INTERNI IN ESECUZIONE NELL'ANNO	VALORE COSTI INTERNI IN ESERCIZIO NELL'ANNO	VALORE COSTI INTERNI IN ESECUZIONE NELL'ANNO	VALORE COSTI INTERNI IN ESERCIZIO NELL'ANNO	VALORE COSTI INTERNI IN ESECUZIONE NELL'ANNO	VALORE COSTI INTERNI IN ESERCIZIO NELL'ANNO	VALORE COSTI INTERNI IN ESECUZIONE NELL'ANNO	VALORE COSTI INTERNI IN ESERCIZIO NELL'ANNO	VALORE COSTI INTERNI IN ESECUZIONE NELL'ANNO	VALORE COSTI INTERNI IN ESERCIZIO NELL'ANNO
			quadro economico complessivo dei COSTI INTERNI LORDO	quadro economico complessivo dei COSTI INTERNI NETTO (-)	valore costi interni eseguiti al 31/03/2017	valore costi interni eseguiti al 30/06/2017	valore costi interni da eseguire dopo il 30/06/2017	valore costi interni in esercizio al 30/06/2017	valore costi interni in esercizio dopo 30/06/2017																													
			(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)	(€/mille)
Comm	e3	P.115 TRATTO S.DONA' DI PIAVE - SVINCOLO DI ALVISOPOLI (escluso) - STRALCIO 3	664	664	597	664	0	0	664	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	664	0	0	0	0	0	0
		TRATTO AUTOSTRADALE	664	664	597	664	0	0	664	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	664	0	0	0	0	0	0
		CAVALCAVIA	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Comm	e4	P.116 NUOVO CASELLO AUTOSTRADALE DI ALVISOPOLI KM 69+900 E COLLEGAMENTO CON SS 14	88	88	84	88	0	0	88	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	88	0	0	0	0	0	0
Comm	e5-6-8	P.128 TRATTO NUOVO PONTE SUL FIUME TAGLIAMENTO - GONARS E NUOVO SVINCOLO DI PALMANOVA E VARIANTE SS. 352 - 1 LOTTO	2.300	2.300	1.953	2.300	0	0	2.300	0	0	0	0	0	0	0	2.300	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Comm	e7	P.106 TRATTO GONARS - VILLESSE - STRALCIO 1	895	895	835	895	0	0	895	0	0	0	0	0	0	0	0	0	895	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Comm	e7	P.106 TRATTO GONARS - VILLESSE - STRALCIO 2	91	91	85	91	0	0	91	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	91	0	0
Comm	e7	P.106 TRATTO GONARS - VILLESSE - STRALCIO 3	167	167	156	167	0	0	167	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	167	0	0
AAVV	i1f	P.122 PIANO DI RISANAMENTO ACUSTICO:BARRIERE FONOASSORBENTI AZZANO DECIMO e FIUME VENETO	14	14	13	14	0	0	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AAVV	i1i	PIANO RISANAMENTO ACUSTICO: ULTERIORI INTERVENTI DI BARRIERE FONOASSORBENTI (esclusa terza corsia e Villesse-Gorizia)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Comm	j2	P.90 RIFACIMENTO BARRIERE CASELLO DI PORTOGRUARO	429	429	424	429	0	0	429	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	429	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Comm	j3	P.100 RIFACIMENTO BARRIERE ESISTENTI	635	635	529	635	0	0	635	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	635	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AAVV	k	P.145 RAMPE A27/A28	5	5	5	5	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AAVV	k	P.148 SISTEMAZIONI ESTERNE C.S.PALMANOVA	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AAVV	k	P.141 ISTITUZIONE DEL COA PRESSO IL COMPARTIMENTO POLIZIA STRADALE PER IL VENETO DI PADOVA	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Comm	k2	P.103 CASERMA DI S. DONA' DI PIAVE	84	84	81	84	0	0	84	0	84	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AAVV	k	P.150 - LAVORI DI RIQUALIFICAZIONE DELLE BARRIERE DI SICUREZZA SULLO SPARTITRAFFICO NEL TRATTO LISERT – REDIPUGLIA	0	0	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AAVV	k	P.151 - REALIZZAZIONE ELEMENTI ANTINTRUSIONE E PROTEZIONE PILE DEI MANUFATTI SU INTERA RETE	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AAVV	k	INNOVAZIONI GESTIONALI	7	7	0	7	0	0	7	0	0	0	0	0	0	0	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		TOTALE PRINCIPALI INVESTIMENTI OPERE ANAS	**34.612**	**34.612**	**34.016**	**34.682**	**-70**	**24.793**	**9.819**	**0**	**576**	**0**	**758**	**0**	**0**	**0**	**2.540**	**0**	**989**	**-70**	**1.836**	**0**	**1.209**	**0**	**443**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**1.186**	**0**	**24**	**0**	**258**	**0**	**0**

voce allegato F		anno																			
		2° SEMESTRE 2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038
A Pavimentazioni	Totale storico	1.333.629,78	5.515.616,78	2.990.000,00	3.235.222,77	3.164.371,39	3.164.371,39	3.164.371,39	3.164.371,39	3.164.371,39	3.164.371,39	3.164.371,39	3.164.371,39	3.164.371,39	3.164.371,39	3.164.371,39	3.164.371,39	3.164.371,39	3.164.371,39	3.164.371,39	3.164.371,39
	Totale riduzioni per cantieri	0,00	0,00	0,00	-200.284,82	-225.580,19	-78.734,36	-19.683,59	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Totale integrazioni	0,00	0,00	0,00	222.325,74	237.036,25	334.933,47	374.300,64	387.423,04	387.423,04	387.423,04	387.423,04	387.423,04	387.423,04	387.423,04	387.423,04	387.423,04	387.423,04	387.423,04	387.423,04	387.423,04
B Opere d'arte	Totale storico	0,00	118.292,39	542.009,00	517.321,64	505.992,30	505.992,30	505.992,30	505.992,30	505.992,30	505.992,30	505.992,30	505.992,30	505.992,30	505.992,30	505.992,30	505.992,30	505.992,30	505.992,30	505.992,30	505.992,30
	Totale riduzioni per cantieri	0,00	0,00	0,00	-32.026,13	-36.070,94	-12.589,86	-3.147,46	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Totale integrazioni	0,00	0,00	0,00	35.550,54	37.902,79	53.556,85	59.851,77	61.950,08	61.950,08	61.950,08	61.950,08	61.950,08	61.950,08	61.950,08	61.950,08	61.950,08	61.950,08	61.950,08	61.950,08	61.950,08
C Gallerie	Totale storico	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Totale riduzioni per cantieri	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Totale integrazioni	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
D Altri elementi del corpo autostradale	Totale storico	411.457,50	820.576,08	134.037,00	592.568,81	579.591,55	579.591,55	579.591,55	579.591,55	579.591,55	579.591,55	579.591,55	579.591,55	579.591,55	579.591,55	579.591,55	579.591,55	579.591,55	579.591,55	579.591,55	579.591,55
	Totale riduzioni per cantieri	0,00	0,00	0,00	-36.684,50	-41.317,64	-14.421,12	-3.605,28	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Totale integrazioni	0,00	0,00	0,00	40.721,55	43.415,95	61.346,97	68.557,53	70.961,05	70.961,05	70.961,05	70.961,05	70.961,05	70.961,05	70.961,05	70.961,05	70.961,05	70.961,05	70.961,05	70.961,05	70.961,05
E Sicurezza	Totale storico	916.565,60	1.700.207,16	1.982.402,00	2.433.626,66	2.380.330,23	2.380.330,23	2.380.330,23	2.380.330,23	2.380.330,23	2.380.330,23	2.380.330,23	2.380.330,23	2.380.330,23	2.380.330,23	2.380.330,23	2.380.330,23	2.380.330,23	2.380.330,23	2.380.330,23	2.380.330,23
	Totale riduzioni per cantieri	0,00	0,00	0,00	-101.401,11	-66.120,28	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Totale integrazioni	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	79.344,34	238.033,02	238.033,02	238.033,02	238.033,02	238.033,02	238.033,02	238.033,02	238.033,02	238.033,02	238.033,02	238.033,02	238.033,02	238.033,02	238.033,02
F Impianti esazione pedaggi	Totale storico	1.198.128,27	2.624.309,52	2.904.282,00	2.433.626,66	2.380.330,23	2.380.330,23	2.380.330,23	2.380.330,23	2.380.330,23	2.380.330,23	2.380.330,23	2.380.330,23	2.380.330,23	2.380.330,23	2.380.330,23	2.380.330,23	2.380.330,23	2.380.330,23	2.380.330,23	2.380.330,23
	Totale riduzioni per cantieri	0,00	0,00	0,00	-101.401,11	-66.120,28	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Totale integrazioni	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	79.344,34	238.033,02	238.033,02	238.033,02	238.033,02	238.033,02	238.033,02	238.033,02	238.033,02	238.033,02	238.033,02	238.033,02	238.033,02	238.033,02	238.033,02
G Verde e pulizia	Totale storico	1.872.378,00	3.127.503,92	4.111.499,00	2.637.636,84	2.579.872,59	2.579.872,59	2.579.872,59	2.579.872,59	2.579.872,59	2.579.872,59	2.579.872,59	2.579.872,59	2.579.872,59	2.579.872,59	2.579.872,59	2.579.872,59	2.579.872,59	2.579.872,59	2.579.872,59	2.579.872,59
	Totale riduzioni per cantieri	0,00	0,00	0,00	-163.289,72	-183.912,72	-64.191,14	-16.047,79	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Totale integrazioni	0,00	0,00	0,00	181.259,40	193.252,70	273.067,08	305.162,65	315.861,18	315.861,18	315.861,18	315.861,18	315.861,18	315.861,18	315.861,18	315.861,18	315.861,18	315.861,18	315.861,18	315.861,18	315.861,18
H Operazioni invernali	Totale storico	630.355,43	1.381.184,00	1.368.000,00	1.046.658,88	1.023.737,05	1.023.737,05	1.023.737,05	1.023.737,05	1.023.737,05	1.023.737,05	1.023.737,05	1.023.737,05	1.023.737,05	1.023.737,05	1.023.737,05	1.023.737,05	1.023.737,05	1.023.737,05	1.023.737,05	1.023.737,05
	Totale riduzioni per cantieri	0,00	0,00	0,00	-64.796,12	-72.979,68	-25.472,13	-6.368,03	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Totale integrazioni	0,00	0,00	0,00	71.926,79	76.685,94	108.357,63	121.093,70	125.339,05	125.339,05	125.339,05	125.339,05	125.339,05	125.339,05	125.339,05	125.339,05	125.339,05	125.339,05	125.339,05	125.339,05	125.339,05
I Edifici	Totale storico	480.979,80	602.621,23	1.202.475,00	946.299,25	925.575,29	925.575,29	925.575,29	925.575,29	925.575,29	925.575,29	925.575,29	925.575,29	925.575,29	925.575,29	925.575,29	925.575,29	925.575,29	925.575,29	925.575,29	925.575,29
	Totale riduzioni per cantieri	0,00	0,00	0,00	-31.128,26	-20.297,70	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Totale integrazioni	0,00	0,00	0,00	49.805,22	48.714,49	48.714,49	97.428,98	97.428,98	97.428,98	97.428,98	97.428,98	97.428,98	97.428,98	97.428,98	97.428,98	97.428,98	97.428,98	97.428,98	97.428,98	97.428,98
J Forniture e manutenzioni varie	Totale storico	-56.247,89	135.868,95	652.709,00	393.365,13	384.750,43	384.750,43	384.750,43	384.750,43	384.750,43	384.750,43	384.750,43	384.750,43	384.750,43	384.750,43	384.750,43	384.750,43	384.750,43	384.750,43	384.750,43	384.750,43
	Totale riduzioni per cantieri	0,00	0,00	0,00	-24.352,28	-27.427,90	-9.573,17	-2.393,29	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Totale integrazioni	0,00	0,00	0,00	27.032,20	28.820,83	40.723,98	45.510,57	47.106,10	47.106,10	47.106,10	47.106,10	47.106,10	47.106,10	47.106,10	47.106,10	47.106,10	47.106,10	47.106,10	47.106,10	47.106,10
TOTALE		**6.787.246,49**	**16.026.180,03**	**15.887.413,00**	**14.109.584,01**	**13.850.552,68**	**14.798.958,45**	**15.421.277,53**	**15.506.686,60**	**15.506.686,60**	**15.506.686,60**	**15.506.686,60**	**15.506.686,60**	**15.506.686,60**	**15.506.686,60**	**15.506.686,60**	**15.506.686,60**	**15.506.686,60**	**15.506.686,60**	**15.506.686,60**	**15.506.686,60**
	Totale storico	**6.787.246,49**	**16.026.180,03**	**15.887.413,00**	**14.236.326,63**	**13.924.551,08**	**13.924.551,08**	**13.924.551,08**	**13.924.551,08**	**13.924.551,08**	**13.924.551,08**	**13.924.551,08**	**13.924.551,08**	**13.924.551,08**	**13.924.551,08**	**13.924.551,08**	**13.924.551,08**	**13.924.551,08**	**13.924.551,08**	**13.924.551,08**	**13.924.551,08**
	Totale riduzioni per cantieri	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**-755.364,07**	**-739.827,34**	**-204.981,78**	**-51.245,44**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**
	Totale integrazioni	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**628.621,45**	**665.828,95**	**1.079.389,15**	**1.547.971,90**	**1.582.135,53**	**1.582.135,53**	**1.582.135,53**	**1.582.135,53**	**1.582.135,53**	**1.582.135,53**	**1.582.135,53**	**1.582.135,53**	**1.582.135,53**	**1.582.135,53**	**1.582.135,53**	**1.582.135,53**	**1.582.135,53**

Elementi informativi minimi per le stime di traffico ai sensi della delibera CIPE N.39 del 15 giugno 2007

AUTOVIE VENETE S.P.A.

RELAZIONE TECNICA SULLE STIME DI TRAFFICO

Aggiornamento febbraio 2021

1. AGGIORNAMENTO DELLE PREVISIONI DI TRAFFICO

Il presente paragrafo è stato predisposto dalla Società al fine di recepire nell'aggiornamento del Piano Economico Finanziario transitorio, deputato a disciplinare il periodo intercorrente tra la scadenza della concessione e il subentro del nuovo soggetto concessionario, gli effetti dell'anomalo andamento del traffico causato dall'emergenza COVID-19 nell'anno 2020 e un possibile scenario evolutivo nell'intero arco di piano che non può prescindere dalle ripercussioni della pandemia ancora in atto.

La situazione di grande incertezza e di oggettiva difficoltà a elaborare modelli previsionali è ben sintetizzata dalle considerazioni espresse dall'Istat nella "***Memoria scritta 5a Commissione programmazione economica e bilancio"*** del 26 marzo 2020 – quindi a inizio emergenza pandemica – e che si ritengono ancora attuali:

«Nell'attuale contesto d'incertezza, che non ha precedenti nel dopoguerra, cominciano ad essere annunciati i risultati di esercizi volti a costruire scenari di previsione. Anche quando basati su modelli previsivi robusti e ben collaudati, essi hanno una validità molto limitata, che viene azzerata nel giro di pochissimo tempo dai nuovi sviluppi della situazione. Gli esercizi non hanno, per ora, la possibilità di tenere conto degli effetti combinati delle misure, applicate in un insieme sempre più ampio di paesi, che modificano i comportamenti sociali e degli operatori economici.».

Posta la complessità del contesto economico e sociale e la problematicità di individuare solide tendenze di sviluppo, e considerando sia la specifica funzione del presente Piano Economico Finanziario e – quindi – la sua insita natura basata su un orizzonte di breve periodo, sia le attuali regole convenzionali contenute nell'allegato B che prevedono, comunque, nel calcolo annuale del fattore K l'applicazione di un traffico a consuntivo, si è optato – dati anche i tempi ristretti a disposizione per la predisposizione del documento – per un aggiornamento minimale delle previsioni di traffico che consentisse di rappresentare la perturbazione che sta investendo i flussi veicolari, immaginando nel contempo un recupero nel medio periodo dei livelli prepandemici e un riposizionamento sulle curve di tendenza già descritte nello studio di traffico allegato al PEF transitorio del novembre 2019.

A tal fine, per l'anno 2021, sono state assunte come riferimento le stime sviluppate nell'ambito del processo di budget concluso con l'approvazione del documento nel corso del Consiglio di Amministrazione della Società del mese di dicembre 2020. Tali stime risentono ancora significativamente degli effetti determinati dall'emergenza sanitaria generata dalla diffusione del COVID-19 e del contesto di estrema incertezza e volatilità e in continuo divenire. Lo scenario ipotetico è stato costruito cautelativamente sulla base degli andamenti registrati nelle ultime settimane del mese di novembre caratterizzate da nuove restrizioni in territorio italiano. Per quanto riguarda il traffico Leggero è stato ipotizzato un andamento diversificato nel tempo, con un primo semestre ancora improntato ad un trend non dissimile da quello delle recenti osservazioni e un miglioramento a partire dall'estate, che si ipotizza in ripresa rispetto a quella appena trascorsa, e un finire di esercizio – alla luce dei progressi nell'ambito delle ricerche finalizzate alla produzione di un vaccino – con un più marcato recupero ma con un gap ancora importante da colmare per raggiungere i livelli pre-pandemia.

Tradotto in termini percentuali l'oscillazione rispetto al 2019 è nell'ordine del -25% mentre rispetto al 2020 l'incremento è intorno a +20% per effetto principalmente dell'assunto di non riproposizione a livello nazionale di provvedimenti di lock down generalizzato. Per quanto riguarda il traffico Pesante, nelle ultime settimane di novembre 2020 si è registrato una tenuta in particolare della classe 5 e si è pertanto ipotizzato un

mantenimento di tale andamento anche nel 2021, con una curva che si scosta in negativo dal 2019 mediamente in una forbice tra il 5% e il 10%. Il recupero ipotizzato rispetto al 2020 è pertanto di oltre dieci punti percentuali. Nelle stime si è tenuto conto delle più recenti previsioni del PIL Italia dei principali Istituti di analisi economica che oscillano per il 2021 in una forbice tra il 4% e il 6,5% e applicando all'andamento del traffico un fattore moltiplicativo di correlazione con tale grandezza macroeconomica.

Per quanto riguarda l'evoluzione negli anni immediatamente successivi – in sintonia con le più recenti valutazioni macroeconomiche che prevederebbero un ritorno a livelli pre-pandemia non prima del 2023 – è stata ipotizzata nel breve-medio termine una crescita che consenta il riposizionamento a un livello ante COVID-19 dei veicoli chilometro pesanti nel corso del 2023 e dei veicoli chilometro leggeri nel 2024, assumendo per gli anni successivi al 2025 sostanzialmente i medesimi tassi di crescita già proposti nel precedente studio di traffico.

Tali assunzioni fanno sì che, rispetto ai precedenti andamenti elaborati per il PEF transitorio del novembre 2019, le componenti leggera e pesante del traffico si collochino come esemplificato nei grafici seguenti, da cui si evince la sostanziale impossibilità per il traffico leggero di raggiugere il livello ipotizzato nella precedente versione dello studio.

Complessivamente nell'arco temporale 2020-2038 la perdita di veicoli chilometro leggeri in termini percentuali rispetto al PEF transitorio 2019 è di oltre 13 punti percentuali, mentre per i veicoli pesanti lo scostamento è più contenuto (-4,5%) alla luce anche dei segnali di continuità che si sono registrati nella seconda metà del 2020.

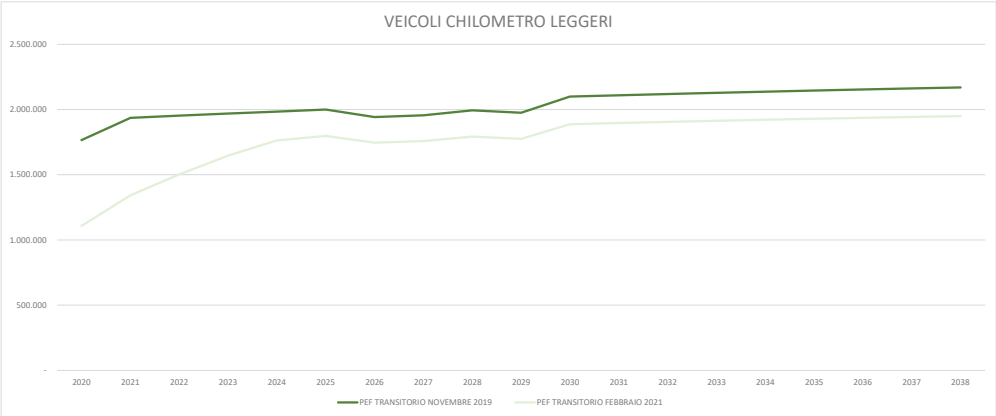


Grafico 1 – Andamento dei veicoli chilometro leggeri: confronto con PEF transitorio 2019

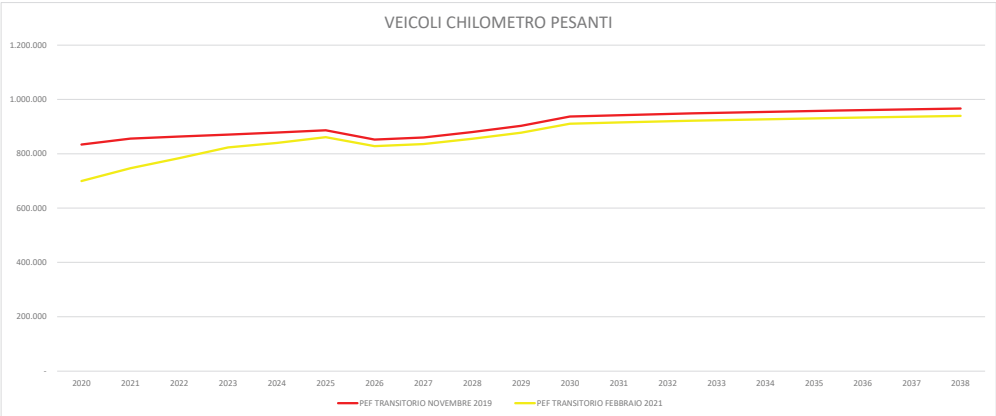


Grafico 2 – Andamento dei veicoli chilometro pesanti: confronto con PEF transitorio 2019

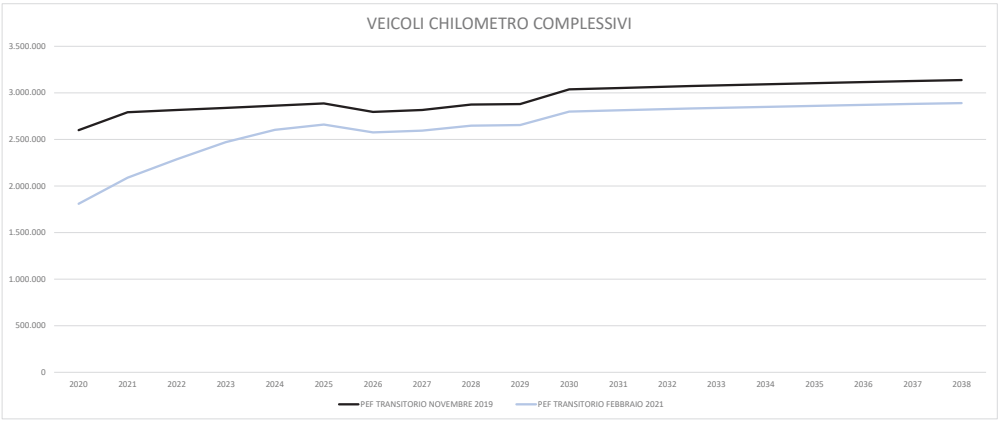


Grafico 3 – Andamento dei veicoli chilometro complessivi: confronto con PEF transitorio 2019

Per quanto riguarda gli impatti dei cantieri di adeguamento dell'asse autostradale con la terza corsia e degli altri interventi commissariati e non, resta confermata la configurazione per il periodo successivo al 2025, mentre nel breve-medio periodo si ritiene che il completamento dei lavori già avviati – e in parte conclusi – nelle tratte comprese tra l'interconnessione tra la A4 e la A28 e il nodo di Palmanova (interconnessione tra A4 e A23) e i nuovi interventi da avviare – anticipazione delle lavorazioni dei cavalcavia dei sublotti II e III, nel tratto compreso tra San Donà di Piave e Portogruaro, e l'adeguamento del casello del Lisert – possano interferire in modo relativo con un traffico – in particolare leggero – che è ancora molto distante dal riposizionarsi ad un livello antecedente alla crisi sanitaria.

Alla luce delle considerazioni di cui sopra, lo scenario di sviluppo complessivo dei veicoli chilometro per l'intera rete di competenza è quello riportato nella tabella 1 seguente: per immediatezza di confronto sono state riportate anche le evidenze del PEF transitorio di novembre 2019.

In coda a questa sintetica esposizione della metodologia adottata per l'aggiornamento delle stime di traffico si ripropone integralmente lo studio di traffico già elaborato per il PEF transitorio di novembre 2019.

ANNO	STUDIO DI TRAFFICO PEF TRANSITORIO NOVEMBRE 2019						AGGIORNAMENTO STIME DI TRAFFICO PEF TRANSITORIO FEBBRAIO 2021					
	VEICOLI CHILOMETRO SU TUTTO IL SISTEMA DI COMPETENZA (veicoli paganti)			COEFFICIENTI DI CRESCITA PER TUTTA LA RETE			VEICOLI CHILOMETRO SU TUTTO IL SISTEMA DI COMPETENZA (veicoli paganti)			COEFFICIENTI DI CRESCITA PER TUTTA LA RETE		
	COMPLESSIVI	LEGGERI	PESANTI	COMPLESSIVI	LEGGERI	PESANTI	COMPLESSIVI	LEGGERI	PESANTI	COMPLESSIVI	LEGGERI	PESANTI
2017/2018	2.641.051.652	1.826.735.188	814.316.464				2.641.051.652	1.826.735.188	814.316.464			
2018/2019	2.577.566.539	1.754.249.266	823.317.273				2.575.309.851	1.762.285.646	813.024.205			
2019 (luglio-dicembre)	1.288.958.921	875.208.774	413.750.147				1.355.500.936	949.594.247	405.906.689			
2019 (anno solare)	-	-	-				2.561.531.655	1.750.634.989	810.896.666			
2020	2.599.953.162	1.765.720.387	834.232.775				1.808.337.765	1.108.491.583	699.846.182			
2021	2.792.127.795	1.936.249.827	855.877.968	7,39%	9,66%	2,59%	2.088.544.860	1.341.795.377	746.749.483	15,50%	21,05%	6,70%
2022	2.815.678.071	1.952.490.572	863.187.499	0,84%	0,84%	0,85%	2.286.897.779	1.502.810.822	784.086.957	9,50%	12,00%	5,00%
2023	2.839.199.609	1.968.483.183	870.716.427	0,84%	0,82%	0,87%	2.470.371.966	1.647.080.661	823.291.305	8,02%	9,60%	5,00%
2024	2.862.614.905	1.984.151.990	878.462.915	0,82%	0,80%	0,89%	2.602.133.439	1.762.376.307	839.757.131	5,33%	7,00%	2,00%
2025	2.885.984.200	1.999.549.571	886.434.629	0,82%	0,78%	0,91%	2.659.084.908	1.797.623.834	861.461.074	2,19%	2,00%	2,58%
2026	2.794.528.836	1.942.190.846	852.337.990	-3,17%	-2,87%	-3,85%	2.574.381.912	1.746.057.196	828.324.715	-3,19%	-2,87%	-3,85%
2027	2.815.760.155	1.955.680.632	860.079.523	0,76%	0,69%	0,91%	2.594.033.598	1.758.184.960	835.848.637	0,76%	0,69%	0,91%
2028	2.873.885.467	1.993.902.389	879.983.078	2,06%	1,95%	2,31%	2.647.737.151	1.792.546.224	855.190.927	2,07%	1,95%	2,31%
2029	2.878.824.374	1.975.772.749	903.051.625	0,17%	-0,91%	2,62%	2.653.858.049	1.776.248.035	877.610.014	0,23%	-0,91%	2,62%
2030	3.036.486.736	2.099.737.075	936.749.660	5,48%	6,27%	3,73%	2.798.052.035	1.887.693.389	910.358.646	5,43%	6,27%	3,73%
2031	3.051.707.186	2.109.824.557	941.882.629	0,50%	0,48%	0,55%	2.812.109.670	1.896.762.624	915.347.047	0,50%	0,48%	0,55%
2032	3.065.735.590	2.119.369.207	946.366.382	0,46%	0,45%	0,48%	2.825.046.552	1.905.342.819	919.703.733	0,46%	0,45%	0,48%
2033	3.078.854.435	2.128.487.348	950.367.086	0,43%	0,43%	0,42%	2.837.132.041	1.913.539.985	923.592.056	0,43%	0,43%	0,42%
2034	3.091.216.490	2.137.203.610	954.012.880	0,40%	0,41%	0,38%	2.848.512.021	1.921.376.696	927.135.325	0,40%	0,41%	0,38%
2035	3.103.012.665	2.145.610.394	957.402.272	0,38%	0,39%	0,36%	2.859.362.736	1.928.933.855	930.428.880	0,38%	0,39%	0,36%
2036	3.114.386.855	2.153.776.003	960.610.852	0,37%	0,38%	0,34%	2.869.822.676	1.936.275.185	933.547.492	0,37%	0,38%	0,34%
2037	3.125.447.476	2.161.750.882	963.696.593	0,36%	0,37%	0,32%	2.879.991.338	1.943.444.824	936.546.513	0,35%	0,37%	0,32%
2038	3.136.217.238	2.169.533.186	966.684.053	0,34%	0,36%	0,31%	2.889.890.370	1.950.441.031	939.449.339	0,34%	0,36%	0,31%

Tabella 1 – Aggiornamento delle stime di traffico

AUTOVIE VENETE S.P.A.

RELAZIONE TECNICA SULLE STIME DI TRAFFICO

Revisione giugno 2019

1. LE INFRASTRUTTURE IN PROGRAMMA O IN COSTRUZIONE CHE HANNO RILEVANZA AI FINI DELL'ANALISI DI EVOLUZIONE DEL TRAFFICO

Di seguito si elencano e si descrivono sinteticamente gli interventi previsti all'interno del Piano Finanziario e che hanno rilevanza ai fini dell'analisi di evoluzione del traffico.

- **P.100 RIFACIMENTO BARRIERE ESISTENTI - (CASELLO DEL LISERT)**

Questo intervento è suscettibile di incrementare, da un lato, la capacità di accoglimento del traffico all'estremità est del sistema di competenza, dall'altro quella di smaltimento che, in caso di sovraccarico, obbliga a segnalare l'uscita anticipata al casello di Redipuglia.

L'intervento prevede l'adeguamento strutturale e funzionale della stazione di barriera terminale dell'A4 al Lisert (GO) con la sistemazione dell'uscita per Monfalcone Portorosega (GO) e si rende necessario in relazione al consistente aumento di traffico sulla sezione terminale dell'A4, che, specialmente nel periodo estivo e nei fine - settimana, raggiunge punte orarie e giornaliere non sostenibili in relazione alle possibilità operative del piazzale di barriera. Queste punte, generalmente legate al traffico leggero, risultano particolarmente gravose se accompagnate alle fasi di ripresa del traffico pesante al termine di periodi di interdizione allo stesso o in occasione di ri-avvii delle partenze presso gli autoporti ubicati presso il confine con la Slovenia o presso le infrastrutture portuali o per altre ragioni esogene legate alle discipline vigenti in Paesi di origine. Ostacolo alla fluidità dei percorsi al casello è anche la ancora consistente presenza di traffico merci di veicoli dell'est Europa non provvisti di sistemi di pagamento automatizzati o promiscui.

Il sistema è messo in crisi non tanto dalla mancanza di porte quanto dalla ridotta profondità dei piazzali di stazione che non consentono un corretto accumulo ed una conseguente preselezione da parte dell'utenza, portando al sotto funzionamento delle porte di estremità.

In ingresso, inoltre, l'esiguità dello spazio disponibile è spesso fonte di incidenti, ancorché lievi, causati dal cambio di corsia di veicoli pesanti a ridosso della barriera.

L'intervento prevede la ristrutturazione totale dell'asse barriera, con la riconfigurazione del piazzale di stazione in direzione di ingresso, la razionalizzazione dei percorsi, e la rilocazione del fabbricato di stazione oggi posto in posizione intermedia tra i due flussi.

E' prevista anche una sistemazione parziale della viabilità esterna alla barriera in direzione Porto di Monfalcone.

Per quanto attiene agli effetti di questo intervento sui volumi di traffico che interessano la rete di competenza, anche alla luce delle recenti situazioni di cantiere che si sono determinate nell'ambito del sistema di competenza, è ragionevole ritenere che questo intervento non sia suscettibile di risultare veramente influente in termini di efficienza generale del sistema. Di fatto, anche se i lavori potranno rappresentare elementi di

“strozzatura” all’estremità est della rete, questa sezione d'ingresso costituisce un punto di passaggio obbligato per le provenienze / destinazioni sia localizzate nei Paesi del Sud-Est Europeo ed oltre, che, in particolare, ubicate nel territorio Triestino e presso il suo Porto, per cui gli utenti si troveranno giocoforza a dover accettare alcuni elementi di ritardo alla barriera, senza per questo scegliere modifiche apprezzabili del proprio viaggio, come ad esempio utilizzare l'autostrada slovena, con ingresso /uscita dall'Italia da Gorizia.

I lavori sono previsti dalla fine del 2019 al 2020.

- **P.90 RIFACIMENTO BARRIERE ESISTENTI - (CASELLO DI PORTOGRUARO)**

La previsione di intervento corrisponde alla necessità di adeguare l’assetto attuale della barriera di esazione pedaggio di Portogruaro in base alle nuove esigenze di traffico, attuali e future. L’intervento comprende anche la costruzione del piazzale di stazione in allargamento del corpo autostradale esistente.

L'eliminazione delle penalizzazioni presso questa barriera è anche finalizzata ad incentivarne l'utilizzo in ragione del sistema di esazione dell’autostrada A28, nel primo tratto a libera percorrenza tra la barriera di Portogruaro e la stazione di ingresso nel sistema chiuso di Sacile Ovest. L’esazione del pedaggio per l’A28 avviene unicamente in forma virtuale a carico dei veicoli transitanti sulle sezioni di Portogruaro e Sacile Ovest, rimanendo libera da pedaggio la percorrenza interna del tratto, contraddistinto dalla presenza di ben 10 svincoli. Attualmente è possibile un trasferimento, se pur modesto, di utenza sulla viabilità ordinaria utilizzando i caselli ai due lati del nodo di Portogruaro e un rientro/uscita sulla A28 allo svincolo libero omonimo, con ciò determinando una disfunzione del sistema della viabilità principale nel suo complesso, anche in ragione del consistente carico di traffico che interessa la viabilità ordinaria nelle vicinanze. Una razionalizzazione della stazione è suscettibile pertanto di favorire un più corretto utilizzo del sistema.

Il dimensionamento delle piste di esazione è basato sulle previsioni di traffico in ingresso/uscita anche in ragione di alcuni interventi nel Pordenonese tesi a favorire l'utilizzo della A28 a supporto della S.S. 13 Pontebbana (bretella nodo del Meduna – svincolo di Pordenone Interporto, già in costruzione, previsioni di collegamento a tale svincolo anche della zona industriale oggi servita sostanzialmente dalla SP 35 di Oderzo, prevista dal Comune di Pordenone, politiche di completamento delle opere nella Zona del Mobile da e verso la A28, in alternativa a percorsi più impattanti e difficoltosi a cavallo tra la Regione Friuli Venezia – Giulia e Veneto e variante di S. Vito al Tagliamento, dalla S.R. 463 a nord di tale centro alla S.P. 1 ad ovest, che si collega allo svincolo di Villotta sulla A28).

Analogamente all’intervento precedente, il miglioramento della capacità della barriera a Portogruaro è suscettibile di non avere un'apprezzabile influenza sull’efficienza del sistema poiché anche in questo caso i percorsi alternativi onde evitare le penalizzazioni, peraltro prevedibilmente di modesta entità, difficilmente possono risultare convenienti agli utenti che, già nella situazione attuale, scelgono di passare per la barriera.

I lavori sono previsti nel 2021.

ADEGUAMENTO SEZIONE AUTOSTRADALE RACCORDO VILLESSE-GORIZIA (A 34)

- **P.75 - P.94 ADEGUAMENTO RACCORDO AUTOSTRADALE VILLESSE-GORIZIA**

L'intervento, che ha riguardato l'adeguamento a sezione autostradale del raccordo Villesse – Gorizia che collega l'autostrada A4 alla città di Gorizia e direttamente al confine di stato con la Repubblica Slovena, nonché alla rete autostradale slovena, già in esercizio lungo la valle del Vipacco verso Lubiana e Capodistria - Fiume, è stato completato nel 2013.

Il rapido sviluppo economico dell'Est Europa degli ultimi anni ha portato ad un significativo incremento dei traffici che transitano attraverso il confine orientale Italiano. Con l'autostrada Villesse-Gorizia ci si trova a far parte integrante della rete autostradale transfrontaliera ed est-europea. L'opera si sviluppa per circa 17 km lungo la valle dell'Isonzo e presenta quattro svincoli: Villesse, Gradisca, Farra d'Isonzo (nel senso nord - sud), Gorizia. L'intervento ha compreso l'allargamento dell'attuale sezione alla categoria A "autostrada extraurbana" del D.M. 05.11.2001 anche con l'adeguamento della pendenza trasversale e delle caratteristiche plano-altimetriche dell'asse. La valle dell'Isonzo che presenta alcune aree di notevole pregio ambientale, è densamente antropizzata con numerosi agglomerati di piccola-media entità. Inoltre, il territorio attraversato presenta un'elevata permeabilità dei terreni ghiaiosi che causano un'elevata vulnerabilità della falda. Tali due aspetti ambientali sono stati attentamente valutati in fase di progettazione e sono state realizzate adeguate misure di protezione e mitigazione.

La presenza di questo tronco autostradale è fondamentale sia in quanto appartenente al Corridoio Mediterraneo Lisbona – Kiev, sia in quanto, in associazione con l'autostrada slovena nella valle del Vipacco e con i raccordi ai valichi di Fernetti e Rabuiese – e in misura minore, di Pese -, essa costituisce un percorso alternativo al tronco Villesse – Lisert nei periodi di sovraccarico citati relativamente al progetto P.100. A questa funzione di supporto si è già fatto ricorso con notevoli benefici in termini di generale fluidità e razionalizzazione delle potenzialità del sistema.

ADEGUAMENTO AUTOSTRADA A4 - REALIZZAZIONE TERZA CORSIA

Trattasi dell'opera più significativa per l'intero sistema di competenza.

L'intervento complessivo di realizzazione della terza corsia della A4 comprende l'adeguamento della sezione trasversale dell'autostrada, tra lo svincolo di Quarto d'Altino (provincia di Venezia), in corrispondenza del quale si innesta il Passante di Mestre, e lo svincolo di Villesse (provincia di Gorizia), dal quale si dirama il raccordo autostradale diretto a Gorizia ed al confine di stato con la Slovenia.

La crescita del traffico sulla direttrice est – ovest registrata negli ultimi anni ha portato il tratto di autostrada A4 compreso tra Quarto d'Altino e Villesse ad una situazione di notevole sofferenza, con risvolti sia sul piano dell'efficienza, che della sicurezza stradale, a causa dell'ormai insufficiente sezione trasversale a due corsie per senso di marcia, facendo registrare livelli di servizio incompatibili per un'infrastruttura autostradale, in fasce orarie in continua estensione. Le condizioni di deflusso si degradano rapidamente in occasione di qualsiasi evento anomalo, sia esso un intervento di manutenzione ordinaria, che un incidente, ma anche in caso di condizioni meteo non favorevoli e in giornate di afflusso solo di poco al di sopra della norma. A degradarsi non sono solo i livelli del servizio e quindi l'affidabilità dell'infrastruttura in termini funzionali, ma anche i livelli di

sicurezza. Pertanto si è reso necessario l'adeguamento a sezione autostradale a tre corsie per senso di marcia. Il progetto preliminare, già inserito tra quelli della "legge obiettivo", è stato approvato con delibera CIPE n.13/05 dd 18.03.05 ed è in corso di realizzazione per lotti.

L'intervento complessivamente riguarda circa 100 km di autostrada la cui sezione è portata alla categoria A (autostrada extraurbana) del D.M. 05.11.2001 con tre corsie per senso di marcia. L'asse plano-altimetrico rimane quello dell'autostrada attuale, ad eccezione di poche localizzate correzioni. L'intervento comprende anche l'adeguamento di sette svincoli oltre al nodo di Palmanova e la realizzazione del nuovo svincolo di Alvisopoli con il relativo collegamento alla S.S. 14 lungo circa 5 km. Inoltre tutti i sovrappassi dell'autostrada devono essere demoliti e ricostruiti mentre i sottopassi devono essere adeguati alla nuova sezione autostradale. Tra le opere principali vi sono i ponti sui fiumi Piave, Sile e Tagliamento.

Della variante alla S.R. 352 di circa 3 km per collegare il casello di Palmanova a Cervignano, prevista come lavoro complementare e non nell'appalto principale del quarto lotto della terza corsia, è stato realizzato il tratto tra l'interporto di Cervignano – assieme alle opere di collegamento con la S.S. 14, con prosecuzione della variante ovest di Cervignano fino alla S.R. 352 per Aquileia e Grado – e la località Strassoldo, mentre ultimamente è stata abbandonata la previsione di completare il tratto tra il casello di Palmanova e la stessa località di Strassoldo. Rimane invece tra le prossime realizzazioni la trasformazione dell'attuale intersezione semaforizzata tra il piazzale autostradale di Palmanova, la S.P. 126 e la S.R. 352 in rotonda, in modo da fluidificare i movimenti da / per l'autostrada e la viabilità ordinaria.

- **P.92 NUOVO CASELLO AUTOSTRADALE DI MEOLO KM 19+690**

I lavori sono stati ultimati nel dicembre 2012 con apertura parziale al traffico delle sole piste in ingresso per Trieste ed uscita da Venezia data l'interferenza con i lavori del primo lotto della terza corsia. Nell'ottobre 2014, con l'entrata in esercizio del tratto di terza corsia Quarto d'Altino-S. Donà di Piave, il casello è stato aperto nella sua integrità.

- **P.101 TRATTO QUARTO D'ALTINO - S. DONA' DI PIAVE**

Nell'ambito di questo lotto è stato realizzato anche il nuovo casello di Meolo (P.92) al km 19+690.

I lavori sono stati completati e nel novembre del 2014 questo primo lotto della terza corsia è entrato in esercizio. I dati sui volumi di traffico presenti su questo tronco hanno immediatamente evidenziato una ripresa consistente dopo l'apertura, anche se gli effetti si consolideranno una volta ultimati i lavori anche sulle restanti tratte attualmente ancora interessate dai restringimenti.

- **P.128 TRATTO PONTE SUL FIUME TAGLIAMENTO – GONARS (III lotto)**

I lavori di questo lotto sono previsti tra il 2017 e la seconda metà del 2020. Attualmente tutto il tratto, con esclusione di quello in corrispondenza dello svincolo di Latisana, è interessato da cantieri e il traffico è notevolmente penalizzato, con ripercussioni anche sulla viabilità ordinaria, che risulta notevolmente aggravata, in particolare la S.S. 13 e la S.S. 14.

- **P. 106 TRATTO GONARS – NODO DI PALMANOVA (IV lotto suddiviso in due sublotti: 1° Gonars – Nodo di Palanova e 2° Nodo di Palmanova – Svincolo Palmanova)**

I lavori sono previsti tra il 2018 e il 2020 e sono attualmente in corso sul 1° sublotto. Il traffico subisce consistenti penalità, con ripercussioni anche sulla A4 nel tratto Palmanova – Villesse.

- **P.115 TRATTO SAN DONA' – ALVISOPOLI (Il lotto suddiviso in tre sublotti: 1° Portogruaro – Alvisopoli, 2° San Donà – S. Stino e 3° San Stino – Portogruaro)**

I lavori sono previsti, per il 1° sublotto tra il 2018 e il 2020, per il 2° tra il 2026 e il 2028 e per il 3° tra il 2026 e il 2029. I lavori relativi allo svincolo di Alvisopoli sono esclusi. Si fa rilevare che il 2° e 3° stralcio sono stati posticipati rispetto a quelli del 1° stralcio in modo da disporre dapprima della III Corsia nel tratto tra Portogruaro e Palmanova, che non ha alternative autostradali, rispetto al tratto tra S. Donà e Portogruaro, che invece può essere supportato dalla A28 e dalla A27.

- **P.116 NUOVO CASELLO AUTOSTRADALE DI ALVISOPOLI KM 69+900 E COLLEGAMENTO CON SS 14**

I lavori sono previsti tra il 2027 e il 2028.

- **P.106 TRATTO CASELLO DI PALMANOVA – VILLESSE (3° sublotto del IV lotto)**

I lavori sono previsti tra il 2026 e il 2027. L'importanza di quest'opera si ricollega a quanto detto sopra ovvero che il tratto Palmanova – Villesse non ha alternative autostradali, mentre da Villesse si dipartono il ramo verso Gorizia e l'autostrada slovena e il ramo restante della A 4 fino al Lisert, con prosecuzione del raccordo che collega i valichi confinari di Fernetti e Rabuiese e la città di Trieste con le sue aree portuali, ove il raccordo stesso prende il nome di Grande Viabilità Triestina.

ALTRI INTERVENTI DA REALIZZARE IN DELEGAZIONE INTERSOGGETTIVA O CONTO TERZI

Oltre ai precedenti interventi, sono in programma alcune opere da realizzare in delegazione intersoggettiva o conto terzi, suscettibili di avere impatto e rilevanza nell'analisi evolutiva dei flussi di traffico che potranno interessare le infrastrutture autostradali di competenza. Tali opere sono elencate sinteticamente di seguito:

- Circonvallazione sud di Pordenone (bretella svincolo A 28 Centro Commerciale Ingrosso / Interporto – S.S. 13 in corrispondenza del nodo del Meduna a livelli sfalsati realizzato da parte dell'ANAS)
- Variante S.R. 352 (dal nuovo svincolo di Palmanova a Cervignano e circonvallazione ovest di Cervignano)

Di quest'opera è attualmente in esercizio il II lotto, nel tratto Strassoldo – Terzo d'Aquileia, quale circonvallazione ovest di Cervignano, con dismissione del corrispondente tratto interno urbano della S.R. 352. Lungo questo lotto è predisposto l'accesso all'Interporto di Cervignano del Friuli. Come già evidenziato, il tratto Strassoldo – nodo a rotatoria sulla S.R. 352 in prossimità del piazzale del casello di Palmanova non verrà realizzato, in ragione delle mutate necessità e per un risultato non sufficientemente positivo delle analisi di impatto sul territorio. In sostituzione sono previsti alcuni interventi di adeguamento sul tratto della S.R. 352 tra detto nodo e Strassoldo in modo da incrementare sia la fluidità del traffico, che la sicurezza stradale.

E' poi già in corso l'installazione di barriere fonoisolanti lungo il tratto Lisert – svincolo di Sistiana. La realizzazione ha prodotto un certo rallentamento del deflusso a seguito dei restringimenti delle corsie, ma non ha avuto sostanziali effetti sulla domanda.

2. LE VARIABILI DI NATURA MACROECONOMICA TRASPORTISTICA E SETTORIALE

2.1. Inquadramento generale

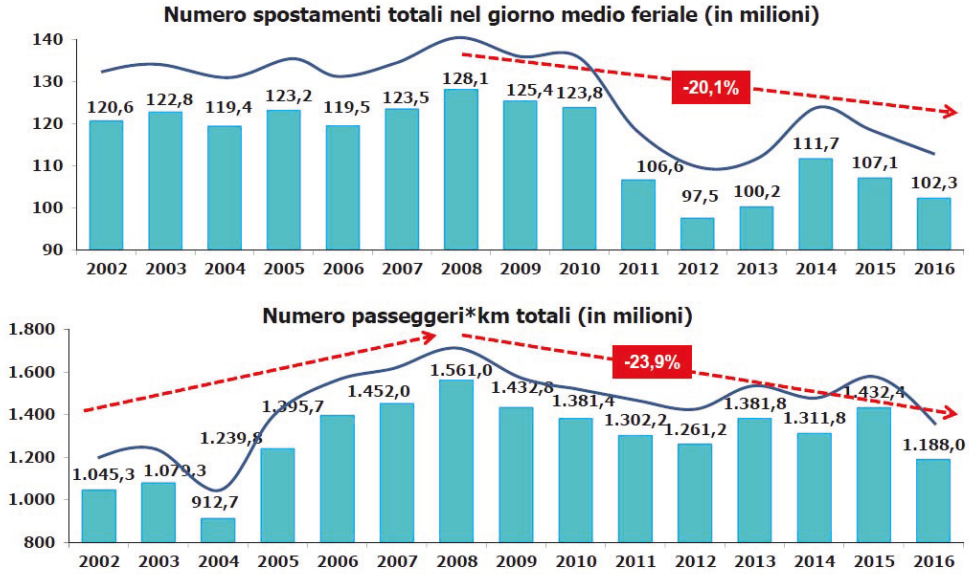
Al fine di poter delineare delle ipotesi predittive circa le possibili tendenze di sviluppo nel settore dei trasporti, in particolare di quello su gomma e, ancor più nel dettaglio, di quello nella particolare area geografica d'interesse ossia del Nord-Est Italiano unito ai Paesi confinanti con la Regione Friuli Venezia Giulia, è necessario focalizzare alcuni aspetti di carattere generale, che riguardano il binomio economia – trasporti. Questi ultimi sono infatti lo specchio della situazione nella quale si trova l'intera struttura economico – sociale non di un solo Paese, ma, dato il carattere globale che ha assunto l'economia mondiale, di un numero sempre maggiore di attori e di scenari geopolitici.

Alla data attuale e senza tema di smentite, risulta particolarmente difficile individuare delle relazioni di causa – effetto precise ed affidabili, in quanto l'influenza delle turbolenze politiche e dei difficili equilibri tra Stati ed economie differenti è molto significativa anche a livello locale. Pur tuttavia, in questo complesso ed articolato contesto, si possono analizzare gli elementi "storici" che hanno retto e determinato gli andamenti dei trasporti nel passato, ipotizzando poi delle possibili evoluzioni che, stante quanto appena accennato, non potranno che risultare, nella particolare area d'influenza del sistema autostradale del Nord – Est Italiano, particolarmente cautelative.

Una prima constatazione si può esprimere relativamente al fatto che, nonostante alcuni temporanei rallentamenti e, in particolare, quelli registratisi a seguito della crisi del 2008 - 2009, la domanda di trasporto per merci evidenzia comunque una crescita ed è prevedibile che ciò avverrà anche nel futuro. Più statica appare invece la dinamica evolutiva del trasporto leggero su gomma e ciò per diversi motivi, legati innanzitutto alla molto limitata crescita economica locale, soprattutto italiana. Con riferimento a questo fattore, si può citare la recentissima (marzo 2019) evidenza posta in luce nell'edizione 2019 degli "Scenari per le economie locali" stilati da Prometeia e analizzati dall'Ufficio studi di Confindustria Udine: emerge un sensibile rallentamento nell'economia in Friuli Venezia Giulia, con la crescita del PIL dimezzata al +0.4% dopo il +0,9% del 2018; la

decrescita interessa soprattutto il settore dei servizi, mentre per l'industria è prevista una tenuta, con la perdita soltanto di un decimo di punto, dal +1,0% al + 0,9% e una crescita dal +1,1% al +1,4% per il settore delle costruzioni. Per sostenere la ripresa è molto importante la dinamica degli investimenti, che sperabilmente nel 2020 potrebbe portare il PIL a +0,6%. Gli imprenditori friulani, in particolare, appaiono preoccupati data la continua revisione delle stime in negativo e la mancanza di "politiche industriali" efficaci.

Il dato generale sui volumi della domanda di mobilità: gli effetti della crisi e la tendenza alla contrazione



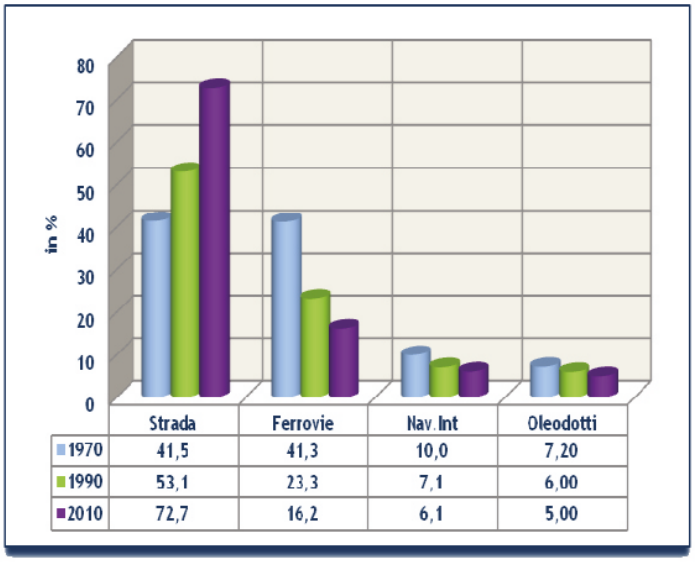
*L'Osservatorio Audimob stima che nel giorno medio feriale la popolazione italiana (14-80 anni) effettui complessivamente poco più di 100 milioni di spostamenti e percorra circa 1,2-1,4 miliardi di km. Al netto delle oscillazioni cicliche la domanda di mobilità nel Paese è in riduzione negli ultimi 15 anni, con una maggiore accentuazione dall'inizio della crisi; circa un quinto degli degli spostamenti e un quarto dei passeggeri*km in meno tra il 2008 e il 2016.*

Dati dal 14° Rapporto 2017 sulla mobilità leggera in Italia realizzato da Isfort con l'apporto scientifico di Asstra e di Anav.

Vi sono poi altri fattori suscettibili di influenzare il trasporto leggero su gomma, tra cui le politiche di disincentivazione di questa modalità di trasporto derivanti dagli accordi in ambito dell'UE finalizzati al contenimento delle emissioni in atmosfera ed al contestuale tentativo di procedere con interventi di supporto alla mobilità di natura alternativa all'automobile (stanno peraltro prendendo sempre più piede anche nelle realtà locali pratiche quali il noleggio personalizzato, il taxi a chiamata, il turismo ciclistico supportato dai servizi ferroviari e con pullman collettivi, ecc.). La stagnazione del mercato dell'auto è un indicatore di questa tendenza e sembra che anche il numero di nuovi patentati stia subendo una flessione.

Il volume delle merci trasportate è invece aumentato notevolmente dagli anni novanta, nonostante la riduzione dopo la recessione economica del 2008. Questo aumento ha interessato in gran parte il trasporto su strada, che nel 2013 costituiva il 49 % del traffico merci dell'UE, e in misura minore il trasporto marittimo e ferroviario.

Di fatto, guardando alla storia degli ultimi 40 anni, risulta difficile pensare che il tanto auspicato trasferimento del trasporto merci dalla strada alla rotaia possa davvero realizzarsi in misura tale da invertire le tendenze. Sarebbe già significativo se la ripartizione modale si mantenesse sulle quote attuali, senza ulteriori guadagni della strada. Infatti, per incrementare di un punto la quota della ferrovia, bisognerebbe che per qualche anno si dimezzasse il trasporto su strada, cosa pressoché impossibile oltre che non auspicabile.



	Strada	Ferrovie	Nav. Int	Oleodotti
1970	41,5	41,3	10,0	7,20
1990	53,1	23,3	7,1	6,00
2010	72,7	16,2	6,1	5,00

Evoluzione del traffico merci interno in % in area UE28, dal 1970 al 2010 - dati Eurostat

A consolidare, per lo meno a livello italiano, questo scenario, si può ricordare anche la recente e non completata diatriba relativa alla TAV, che ora sembra in forse anche per la connessione Torino – Lione.

La domanda di trasporto passeggeri (misurata in passeggeri-chilometro) nell''UE è cresciuta di oltre l'8 % tra il 2000 e il 2013, con il trasporto aereo soggetto alla crescita più rapida. Infine, ogni cittadino UE ha percorso in media 12 850 km durante il 2013 (più del 70 % in auto), con un aumento del 5 % rispetto al 2000. A seguito di questo aumento, il trasporto su strada impiega quasi tre quarti dell''energia complessiva utilizzata per i trasporti nell''UE. Le vendite di auto nuove nell'UE sono aumentate del 9 % nel 2015 rispetto all'anno precedente, per un totale di 13,7 milioni di nuove autovetture immatricolate. Negli ultimi anni invece, come si diceva, questo mercato appare in stagnazione, solo moderatamente in ripresa per quanto riguarda i veicoli ibridi o elettrici. Una politica abbastanza incisiva è anche in atto relativamente alle forti limitazioni che subiranno i veicoli diesel, specialmente di classe Euro 4 o inferiore.

Alcuni altri dati utili sono reperibili in vari documenti e studi; ad esempio, si può riprendere la ricerca pubblicata in dicembre del 2015 dall'Agenzia Europea dell'Ambiente, nella quale si analizza il settore dei trasporti, le tendenze ambientali, gli effetti sul clima e la salute e l'impatto che la tecnologia può avere in questo contesto. La ricerca, dal titolo "Evaluating 15 years of transport and environmental policy integration" parte dalla constatazione che il settore dei trasporti interessa l'ambiente in modi diversi. Dalle emissioni di gas serra (GHG) e di altre sostanze dannose, all'inquinamento acustico fino alla frammentazione degli habitat. Il documento è interessante, ai presenti fini, perché in esso viene analizzata l'evoluzione del settore dei trasporti (merci e passeggeri) e i suoi impatti sull'ambiente a partire dal 2000, compresi gli effetti della recessione economica nel 2008. Vi si conclude che una decarbonizzazione del settore dei trasporti è fondamentale, ma richiede non solo soluzioni tecnologiche ma anche politiche che stimolino cambiamenti comportamentali significativi, tra cui la corretta tariffazione delle "esternalità" dei trasporti e approcci di pianificazione che incentivino l'uso di mezzi di trasporto sostenibili, tutte "leve" attualmente molto deboli.

Veniamo a qualche dato, sempre aggiornato al 2015, che sostiene queste tesi. Le emissioni di gas serra prodotte dai trasporti sono aumentate del 19,4% dal 1990. È l'unico tra i principali settori economici europei in cui questo tipo di inquinamento è aumentato. Nel 2013, inoltre, il trasporto ha rappresentato quasi un quarto del

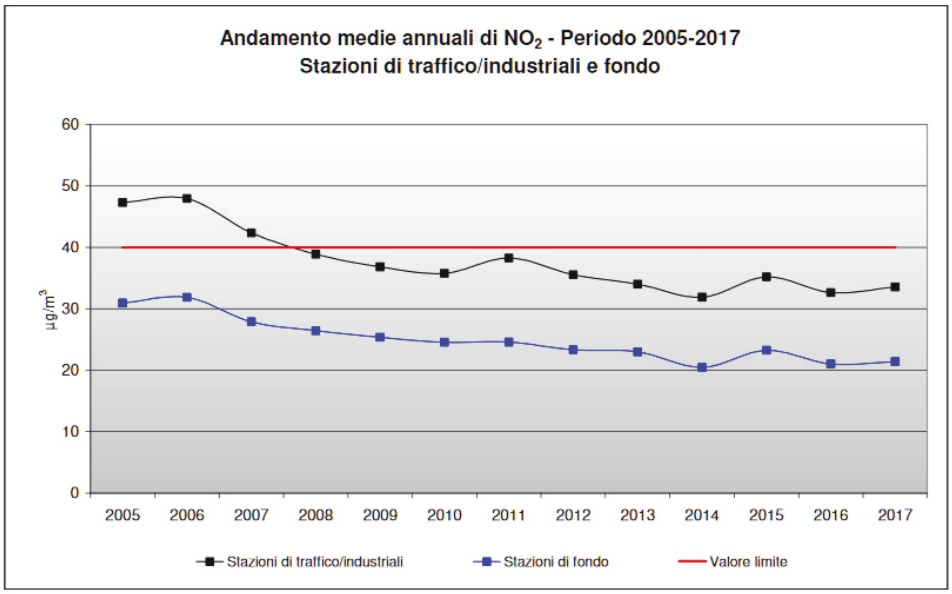
totale delle emissioni di gas serra dell'UE (un quinto se si escludono l'aviazione internazionale e le emissioni marittime). Le autovetture private corrispondono, infine, a quasi il 45% delle emissioni del settore dei trasporti. A questa percentuale bisogna aggiungere un ulteriore 20% rappresentato dai veicoli pesanti.

Per quanto riguarda, invece, altre sostanze, come conseguenza di una normativa UE più restrittiva, che ha indotto apprezzabili modifiche nel campo della trazione, le emissioni legate ai trasporti, di tre importanti inquinanti atmosferici SOx, NOx e PM sono diminuiti nel periodo 2000-2013. Tuttavia, in particolare per il NOx delle automobili diesel, ma anche per la CO2, vi è una differenza crescente tra misurazioni delle emissioni 'ufficiali', rispetto alle emissioni veramente misurate. Una realtà mostrata in tutta evidenza dallo scandalo Volkswagen – e, non si può non pensare, estensibile anche ad altre case produttrici - e che desta parecchia preoccupazione in seno all'Agenzia. Anche perché, tra il 2000 e il 2013, la quota di diesel sul totale dell'energia consumata per il trasporto su strada è aumentata notevolmente, a causa degli incentivi finanziari da parte di molti governi europei, finalizzati ad incoraggiare l'adozione di questo tipo di motori (la cosiddetta dieselization, di cui si parla da anni). Una politica che ha, senza dubbio, scoraggiato l'adozione di alternative più green. Il numero di veicoli elettrici, per esempio, è cresciuto di un misero 0,07% sul totale delle autovetture e l'auto resta il mezzo di trasporto in assoluto dominante. Venendo all'inquinamento acustico, poi, il rumore provocato dal traffico stradale (sia all'interno, sia al di fuori delle aree urbane), è ancora la più importante fonte di rumore ambientale nell'UE. Circa 125 milioni di persone sono state potenzialmente esposte a livelli superiori a 55 dB Lden nel 2012.

Il grafico seguente mostra gli andamenti nella Regione Veneto nel periodo 2005-2017, ottenuti calcolando per ogni anno un valore medio per le stazioni di tipologia fondo (urbano, suburbano e rurale) e per quelle di tipologia traffico/industriale facenti parte del programma di valutazione dell'ARPAV. Tali andamenti sono stati confrontati con il valore limite annuale per il biossido di azoto. Dal 2007 in poi si osserva una progressiva riduzione delle concentrazioni medie di NO_2 sostanzialmente concorde per le due tipologie di stazione. Si può osservare che esiste una differenza costante negli anni tra il livello concentrazione del biossido di azoto delle stazioni di fondo e quello di traffico/industriali. Le variazioni delle medie registrate negli anni dal 2013 al 2017 sono in larga parte da attribuire alle condizioni meteorologiche più o meno dispersive dell'anno preso in considerazione.

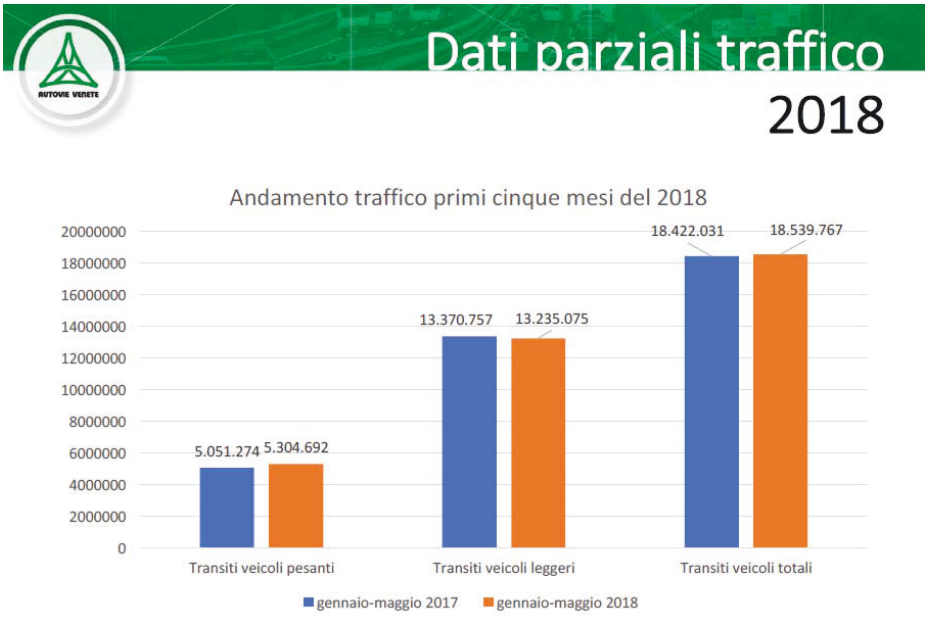
Gli ossidi di azoto NO_x, prodotti dalle reazioni di combustione principalmente da sorgenti industriali, da traffico e da riscaldamento, costituiscono un parametro da tenere sotto stretto controllo per la tutela della salute umana, soprattutto in corrispondenza alle stazioni di traffico.

L'analisi, molto dettagliata e approfondita, condotta da ARPAV con riferimento all'anno 2017, ha portato a concludere che, per quanto negli ultimi anni si sia registrata una riduzione delle emissioni di buona parte degli inquinanti atmosferici, la qualità dell'aria del Bacino Padano risulta ancora critica, specialmente in relazione alle polveri sottili, rendendo necessari ulteriori sforzi per la riduzione delle emissioni.



Medie annuali di biossido di azoto nelle stazioni di tipologia traffico/industriale e di fondo, durante il periodo 2005-2017, calcolate nella Regione Veneto (dati ARPAV)

Ritornando al trasporto merci, il ruolo della crisi economica è stato senz'altro forte, testimoniato da un calo della domanda, rilevabile con chiarezza anche nelle analisi dei flussi sulla rete delle connessioni viarie della Regione Friuli Venezia Giulia. La ripresa sostanzialmente limitata ha fatto sì che i volumi siano rimasti sostanzialmente stabili fino al 2013, anno nel quale il traffico merci è aumentato, occasionalmente, del 7,3% rispetto al 2000. Nel 2014 e nel 2015 si è constatato un leggero incremento, mentre dal 2017 al 2019 i tassi di crescita hanno raggiunto praticamente quelli registrati negli anni antecedenti la crisi, riportando i volumi ai valori precedenti. In particolare, nell'esercizio 2017-2018 di Autovie Venete S.p.A. i veicoli effettivi del traffico pesante sono risultati ancora in crescita, con la classe 5, che è quella più rappresentata, che ha presentato un aumento del 7,3%. Nel 2018 si evidenzia sia la contrazione del traffico leggero, che il modesto incremento di quello pesante.



I fattori che determinano l'evoluzione del trasporto merci vanno ricercati anche nell'accentuata competizione avviata con l'apertura delle frontiere e proseguita con l'intensificarsi degli scambi commerciali transfrontalieri e

nei crescenti costi di esercizio delle imprese dovuti, in primo luogo, all'incremento dei prezzi dei carburanti e poi dei costi di utilizzo dei veicoli. Si è pertanto venuto a creare uno scenario di estrema competitività, in cui il trasporto merci su strada, per la centralità del ruolo che svolge nelle economie moderne, riuscirà a continuare a sostenere lo sviluppo e a reggere alla crescente competizione dei mercati solamente ripensandosi, e riposizionandosi in maniera adeguata e in tempi rapidi.

D'altro canto, la forte crescita dell'e-commerce registrata negli ultimi anni sta determinando una nuova spinta verso l'incremento del trasporto merci su gomma e ciò per soddisfare una distribuzione capillare verso i nuovi consumatori dell'on-line, che trovano sempre maggiore convenienza negli acquisti di questo tipo. Questo nuovo – nelle nostre realtà – fattore sta già evidenziando effetti non trascurabili sia a livello autostradale, che a livello urbano, rendendo necessari provvedimenti di organizzazione mirata della distribuzione delle merci al dettaglio. Anche la crescente tendenza a non fare magazzino, da parte dei punti vendita, determina, per contro, una movimentazione non sistematica che però, all'occorrenza, deve essere prontamente soddisfatta. Da ciò l'aumento delle imprese di recapito, spesso costrette ad accettare condizioni di lavoro molto pesanti, data la tipologia della domanda e la forte concorrenza.

A questo proposito, si stanno anche delineando soluzioni per certi aspetti discutibili e forse non determinanti, ma che potrebbero evolvere anche in modo da influenzare, nel futuro, la distribuzione; in particolare si intende fare riferimento all'uso di droni. E' una possibilità ancora in nuce e ovviamente tutta da normare, ma potrebbe contribuire ad alleggerire le strade, anche se a scapito dei cieli.

Logistica, veicoli innovativi e cooperativi, infrastrutture intelligenti sono termini che sempre più spesso ricorrono quando si parla di questo settore. Tuttavia, nonostante l'attenzione rivolta a questi temi, il settore del trasporto merci sta ancora vivendo una fase di criticità, sia dal lato dell'offerta (i produttori di veicoli stanno assistendo ad una continua erosione delle vendite e, conseguentemente, della produzione) sia dal lato della domanda.

In materia di scambi di beni e servizi e del ruolo della strada, passando dalla mobilità globale al trasporto merci in UE28, fino allo scenario Italiano, le economie avanzate mantengono comunque abbondantemente la leadership in termini di esportazioni: l'area Euro rappresenta ¼ del valore mondiale di volumi esportati (e la Germania, da sola, rappresenta oltre ⅓ dell'area Euro), mentre l'Italia mantiene l'ottava posizione come paese esportatore. Le esportazioni italiane sono cresciute dell'11,4% nel 2011 e del 4,2% nel 2012, con un saldo commerciale attivo di 8,9 miliardi di euro. Si può aggiungere che la Cina, che ha già superato da un paio d'anni la Germania come Paese esportatore, ha quasi raggiunto gli Stati Uniti, ed è il secondo Paese esportatore al mondo.

Nel frattempo, il traffico europeo delle merci, in termini di volumi trasportati (t/km) e in rapporto alla popolazione, ha visto il proprio baricentro spostarsi verso oriente (Polonia, Repubbliche Baltiche, Repubblica Ceca, Slovenia, Croazia).

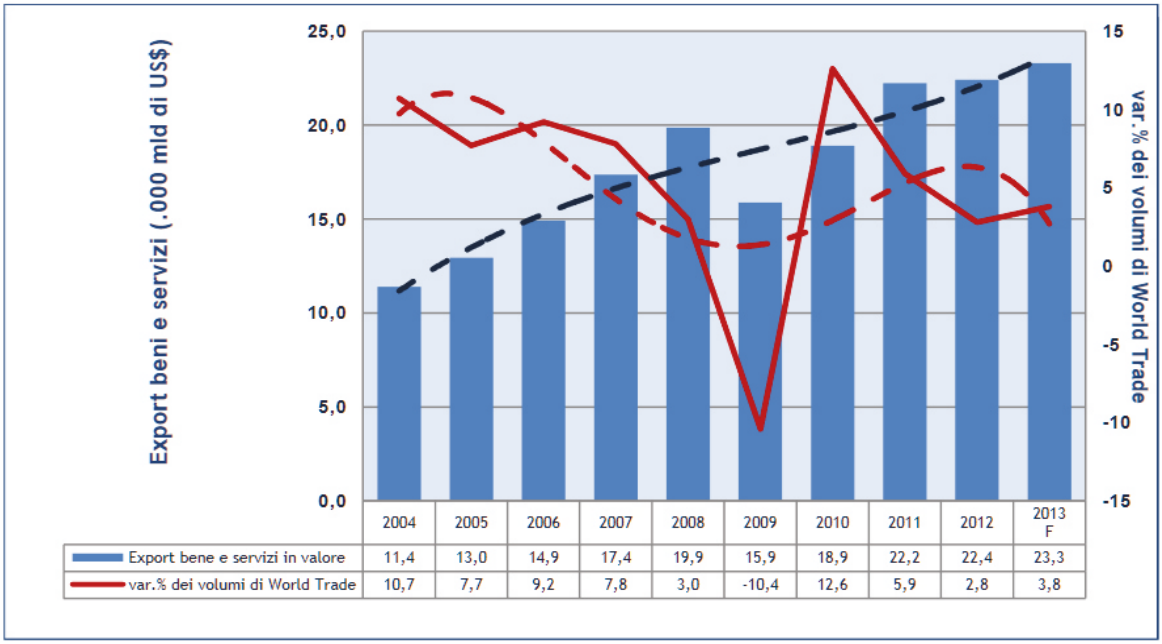
In questo scenario, l'Italia, per sua marginalità geografica e per le caratteristiche strutturali del suo sistema di trasporti, rischia di non reggere la concorrenza sul mercato europeo, e di essere tagliata fuori dalla crescita e dallo sviluppo. A questo proposito va anche fatto cenno alla situazione politica instauratasi a seguito delle ultime elezioni, che ha visto, da un lato, l'avvio di una reazione più marcata dell'Italia in seno alla UE, verso una maggiore attenzione alla protezione e valorizzazione delle produzioni nazionali, dall'altro ha fatto assistere ad un susseguirsi di previsioni economiche spesso troppo ottimistiche che, per contro, rischiano di instillare

sfiducia nei cittadini e quindi tendenza alla recessione. E' ben vero che si sviluppano, ciononostante, ancora nuove e lodevoli iniziative imprenditoriali, ma è anche vero che le difficoltà burocratiche e la complessità oggettiva del fare impresa è crescente in un Paese che fatica a trovare un equilibrio tra incentivazione dello sviluppo e controllo delle illegalità. Questo problematico connubio sembra minare alla base una solida e sana ripresa economica, per cui, negli anni a venire la “crescita” non potrà che essere molto contenuta.

In questo scenario, l’asse di trasporto est-ovest che attraversa il Nord Est Italiano ed in particolare la Regione Friuli Venezia Giulia mantiene comunque un'innegabile importanza e ciò solo parzialmente a motivo della domanda di mobilità locale, bensì in larga misura a supporto della mobilità di lungo raggio.

L'Italia non si posiziona molto bene nel contesto mondiale e nazionale dell’efficienza logistica, nel quale, secondo il monitoraggio internazionale effettuato dalla Banca Mondiale, occupa il 24° posto della classifica (Logistic Performance Index), dopo tutte le più importanti economie europee e internazionali. Le scelte effettuate dal dopoguerra a tutto il secolo trascorso non hanno dato il sufficiente peso ad un buon sistema dei trasporti e della logistica. Oggi, le priorità nazionali per rendere più efficiente la logistica italiana sono molte. Come evidenziato da diversi studi e analisi di settore, commissionati sia da privati che dalla P.A. (a partire dal Piano della Logistica nelle sue diverse edizioni), è divenuto urgente e prioritario intervenire su questo fronte, tramite investimenti pubblici e privati, per migliorare la scarsa efficienza logistica del Sistema Paese, per il potenziamento delle infrastrutture e delle piattaforme logistiche verso l’Europa, verso l’Africa e l'Asia, non ultimo, per una radicale riorganizzazione del sistema delle imprese che operano in questo settore. Non si registrano tuttavia, su questo fronte, ancora elementi di radicale modifica delle tendenze in atto, per cui è probabile che il trasporto su gomma, spesso svolto da piccole e medie imprese, sarà ancora un attore importante nella distribuzione e anche nel trasferimento di merci tra i molti poli produttivi disseminati sul territorio.

Per analizzare il ruolo delle diverse modalità di trasporto, e quindi dell’importanza di quello su gomma in Europa e in Italia, può essere opportuno, per quanto attiene alla situazione fino al 2013, prendere in esame i dati sui volumi di trasporto globali: una buona approssimazione viene dal valore del Commercio Estero Mondiale, ed in particolare dal volume delle esportazioni globali, utilizzando i dati pubblicati da WTO (World Trade Organization), IFM (International Monetary Fund), Eurostat e ITF (International Transport Forum).



	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013 F
Export bene e servizi in valore	11,4	13,0	14,9	17,4	19,9	15,9	18,9	22,2	22,4	23,3
var.% dei volumi di World Trade	10,7	7,7	9,2	7,8	3,0	-10,4	12,6	5,9	2,8	3,8

Export mondiale di beni e servizi (in valore) e Commercio mondiale (var%) – dati IFM (International Monetary Fund), 2013

Dal grafico riportato è possibile visualizzare innanzitutto la brutale contrazione della variazione percentuale dei volumi di World Trade in corrispondenza della crisi, che ha impresso un forte rallentamento nel 2008 – 2009, mentre poi si sono delineati valori di lento recupero. La riduzione di questo recupero dopo la crisi va peraltro attribuita alle difficoltà dell'economia mondiale per un certo numero di scossoni, tra cui la crisi dei debiti pubblici in Europa, protrattasi fino al 2013.

Attualmente, 2019, a scala locale del Nord Est Italiano, le imprese hanno ricominciato ad investire, ma con le difficoltà già prima sottolineate.

Un altro parametro che va preso in considerazione a scala mondiale, è il Prodotto interno lordo (PIL); nel **Rapporto annuale 2018 dell'ISTAT**, si evidenzia che:

"***Nel 2017 si consolida la fase espansiva dell'economia internazionale.*** *Il ritmo di crescita aumenta dal 3,2 al 3,8 per cento (+4,8 nei paesi emergenti, +2,3 nelle economie avanzate) e l'accelerazione della ripresa contribuisce alla risalita dei corsi delle materie prime (Tavola 1.1). Il volume degli scambi mondiali di beni, secondo i dati del Central Plan Bureau, segna in media d'anno un incremento del 4,6 per cento (dal +1,5 nel 2016), con una accelerazione diffusa sia nei paesi avanzati (+3,8 per cento, dal +1,6 del 2016) sia nelle economie emergenti (+5,7 per cento, dal +1,3).*

Negli Stati Uniti il tasso di crescita del Pil passa dall'1,5 al 2,3 per cento. I consumi continuano a fornire un apporto prevalente (1,9 punti percentuali) grazie agli effetti dell'andamento favorevole dell'occupazione e della dinamica salariale sui redditi delle famiglie. Gli investimenti privati offrono un contributo positivo di mezzo punto percentuale, mentre prosegue il decumulo delle scorte. Per effetto di una crescita in volume dell'import più vivace di quella dell'export, la domanda estera netta sottrae due decimi di punto alla dinamica del Pil. Il consolidamento del ciclo economico e la ripresa dell'inflazione al consumo (+2,1 per cento in media d'anno, dal +1,3 del 2016) hanno indotto la Federal Reserve a proseguire nell'azione di restrizione delle condizioni monetarie, operando tre rialzi di 0,25 punti percentuali dei tassi di riferimento a breve, che a dicembre hanno raggiunto l'1,5 per cento.

Tra le economie emergenti, il Pil cresce del 6,9 per cento in Cina e del 6,7 in India.

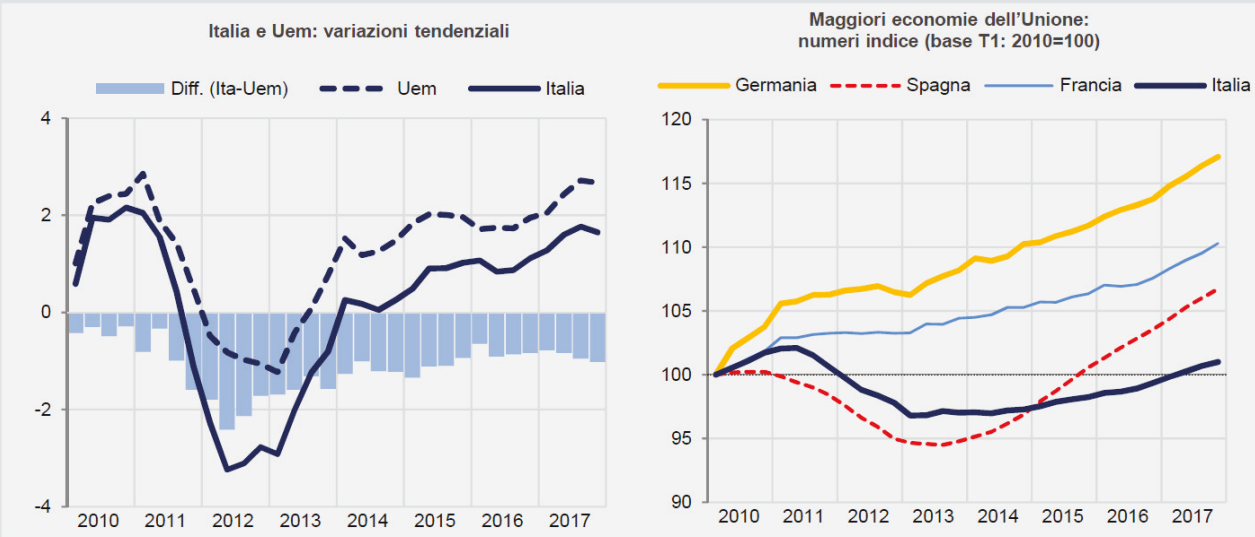
Nella seconda parte dell'anno, la ripresa delle quotazioni delle materie prime ha favorito l'uscita dalla recessione dei paesi produttori (Russia +1,5 per cento, Brasile +1,0 per cento, e in generale i paesi dell'America Latina +1,3 per cento)."

Tavola 1.1 **Prodotto interno lordo mondiale e nelle principali aree geo-economiche e andamento dei prezzi - Anni 2010-2017** (variazioni percentuali)

AREE E PAESI	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Mondo (PPA) (a)	**5,4**	**4,3**	**3,5**	**3,5**	**3,6**	**3,5**	**3,2**	**3,8**
Mondo (tassi di cambio correnti)	**4,1**	**3,1**	**2,5**	**2,6**	**2,8**	**2,8**	**2,5**	**3,2**
Economie avanzate	**3,0**	**1,7**	**1,2**	**1,3**	**2,1**	**2,3**	**1,7**	**2,3**
Stati Uniti	2,5	1,6	2,2	1,7	2,6	2,9	1,5	2,3
Uem	2,1	1,6	-0,9	-0,2	1,3	2,1	1,8	2,4
Germania	4,1	3,7	0,5	0,5	1,9	1,7	1,9	2,2
Francia	2,0	2,1	0,2	0,6	0,9	1,1	1,2	1,8
Italia	1,7	0,6	-2,8	-1,7	0,1	1,0	0,9	1,5
Spagna	0,0	-1,0	-2,9	-1,7	1,4	3,4	3,3	3,1
Giappone	4,2	-0,1	1,5	2,0	0,4	1,4	0,9	1,7
Regno Unito	1,7	1,5	1,5	2,1	3,1	2,3	1,9	1,8
Economie emergenti e PVS (b)	**7,4**	**6,4**	**5,4**	**5,1**	**4,7**	**4,3**	**4,4**	**4,8**
Russia	4,5	5,1	3,7	1,8	0,7	-2,5	-0,2	1,5
Cina	10,6	9,5	7,9	7,8	7,3	6,9	6,7	6,9
India	10,3	6,6	5,5	6,4	7,4	8,2	7,1	6,7
Brasile	7,5	4,0	1,9	3,0	0,5	-3,5	-3,5	1,0
PVS a basso reddito	7,6	5,1	4,9	6,0	6,0	4,5	3,5	4,7
Prezzi delle materie prime (in dollari)								
Prezzo petrolio	27,9	31,6	1,0	-0,9	-7,5	-47,2	-15,7	23,3
Prezzo materie prime non energetiche	26,7	18,1	-10,2	-1,5	-3,9	-17,6	-1,5	6,8
Prezzi al consumo								
Economie avanzate	1,5	2,7	2,0	1,4	1,4	0,3	0,8	1,7
Paesi emergenti e PVS	5,6	7,1	5,8	5,5	4,7	4,7	4,3	4,0

Fonte: Fmi - World Economic Outlook, aprile 2018; Eurostat, National Accounts
(a) Parità di potere d'acquisto; (b) Paesi in via di sviluppo.

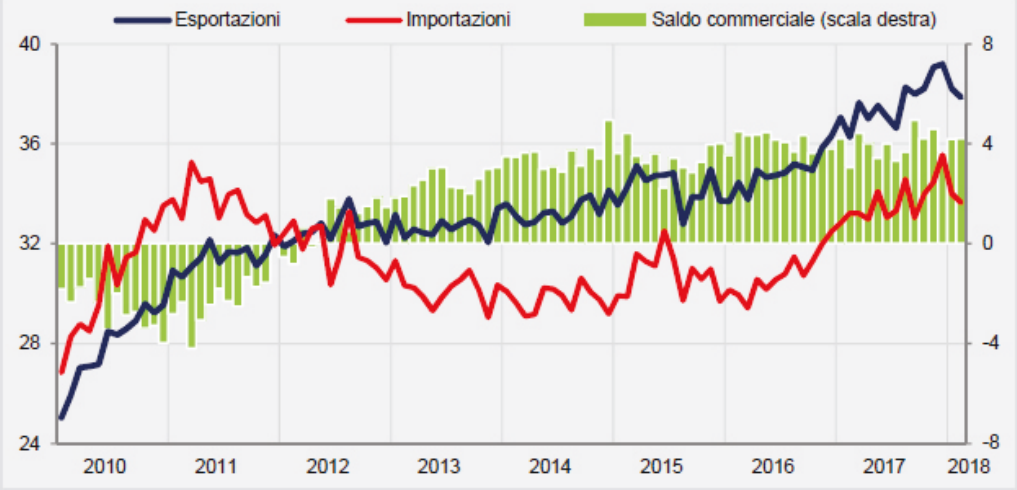
Figura 1.1 **Andamento del Pil in Italia e nell'Uem - Anni 2010-2017**



Fonte: Eurostat, National Accounts

Per l'Italia, la dinamica positiva della domanda mondiale ha sostenuto la crescita del volume delle esportazioni (+5,1%) in misura più consistente rispetto alle importazioni (+4,3%).

Figura 1.4 **Esportazioni, importazioni e saldi della bilancia commerciale dell'Italia - Anni 2010- 2018**
(dati mensili destagionalizzati, miliardi di euro)



Fonte: Istat, Statistiche sul commercio estero

Relativamente ai servizi, in particolare di trasporto, si riscontra uno sbilanciamento verso il veicolo privato e ciò per motivi strutturali, legati alle caratteristiche del territorio, ma anche e soprattutto alle politiche seguite dal dopoguerra ad oggi, che stentano a porre l'accento sulle altre modalità di trasporto.

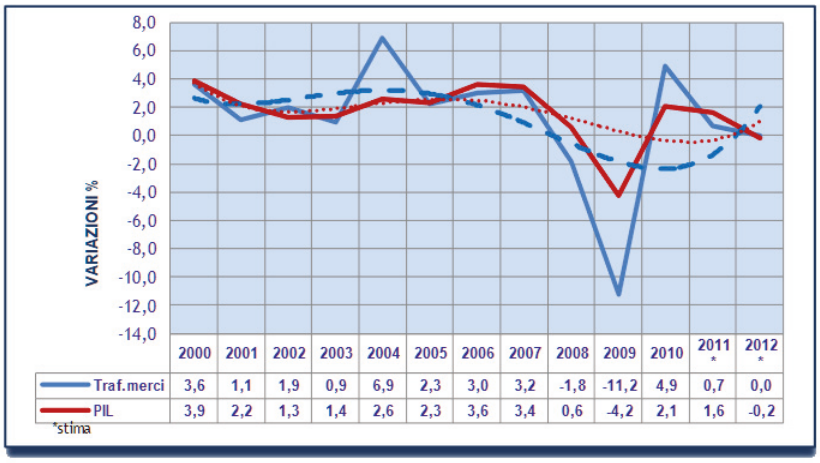
"La disponibilità di una buona rete di trasporti pubblici è un aspetto fondamentale dei servizi offerti ai cittadini *per il benessere individuale e collettivo. In Italia, nonostante il rapido sviluppo che stanno conoscendo, specialmente nelle grandi città, diverse formule di mobilità condivisa (car sharing, bike sharing), la mobilità urbana è ancora fortemente sbilanciata verso l'uso di veicoli privati. Nel 2016, quasi quattro italiani su cinque che si spostano giornalmente per motivi di lavoro lo fanno utilizzando*

mezzi di trasporto privati e, tra quanti utilizzano l'auto, solo l'8,3 per cento viaggia come passeggero e non come conducente.14 Il tasso di motorizzazione è di 625 autovetture ogni 1.000 abitanti, largamente superiore a quello registrato nei maggiori paesi europei (555 in Germania, 492 in Spagna, 479 in Francia, 469 nel Regno Unito).

In Italia gli utenti abituali di autobus, filobus e tram sono l'11,2 per cento dei residenti di 14 anni e più: il 35,1 per cento nei centri delle aree metropolitane, meno del 10 per cento nei comuni periferia di area metropolitana. In generale, il trasporto pubblico locale (Tpl) appare sottoutilizzato. La dispersione dell'insediamento residenziale e commerciale che ha caratterizzato i processi di urbanizzazione negli ultimi decenni, inoltre, ha reso i sistemi di trasporto pubblico meno efficaci rispetto all'evoluzione della domanda di mobilità. Negli ultimi anni il Tpl, come altri servizi pubblici locali, ha risentito negativamente della crisi economica, che ha determinato, in particolare fra il 2009 e il 2014, una contrazione dell'offerta di servizi. Negli stessi anni, tuttavia, si è registrato un notevole sviluppo delle infrastrutture su ferro (tranvie e metropolitane): un effetto differito di investimenti precedenti alla crisi, che è andato a rafforzare uno storico punto debole del sistema dei trasporti pubblici in Italia, squilibrato anch'esso dalla preponderanza del meno efficiente trasporto su gomma."

Dal 2016 l'offerta di TPL ha recuperato buona parte della flessione registrata nel quadriennio precedente, ma ciò ancora non è significativo per indurre una modificazione culturale e una vera trasformazione della attuale ripartizione modale, come avvenuto in diversi Paesi Europei.

Alcuni elementi relativi al trasporto merci in Europa sono desumibili dai rapporti Eurostat. Questa attività è andata progressivamente espandendosi fino al 2007, per poi subire una pesante battuta d'arresto nel 2009 a causa della crisi globale. Nel 2010, si è registrata una prima ripresa, senza però recuperare le pesanti perdite dell'anno precedente, mentre nel 2011 e nel 2012 si è assistito ad un ulteriore rallentamento. Inoltre, se fino al 2007 il trasporto merci era cresciuto a tassi superiori al PIL, da quell'anno in poi la tendenza si è invertita, ed oggi, in media, la crescita avviene a ritmi inferiori.



	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011 *	2012 *
Traf.merci	3,6	1,1	1,9	0,9	6,9	2,3	3,0	3,2	-1,8	-11,2	4,9	0,7	0,0
PIL	3,9	2,2	1,3	1,4	2,6	2,3	3,6	3,4	0,6	-4,2	2,1	1,6	-0,2

*stima

Volumi merci trasportate e PIL in area UE27 – dati Eurostat, 2013

Storicamente, nel periodo 2007-2010, la Germania si conferma il primo Paese dell'UE per volumi di merci trasportate su strada (313,1 mld di t/km), seguito a distanza da Polonia e Spagna (oltre 210 mld t/km). La Polonia è il Paese che ha sperimentato la crescita maggiore, vicina al 40% in quel periodo contribuendo, insieme a Bulgaria, Slovenia e Repubblica Ceca, a spostare il baricentro del trasporto europeo verso oriente. Una rilevante eccezione è rappresentata dalla Romania che, negli stessi anni, ha visto ridursi il traffico merci di oltre il 55%. Nei principali Paesi europei, il trasporto di merci su strada è prevalentemente nazionale (pari o superiore al 70% del traffico totale). In rapporto alla popolazione, il volume di traffico merci più consistente, oltre che in Lussemburgo (171,5 milioni di Tkm per diecimila abitanti), si rileva in Slovenia, Lituania, Polonia, Finlandia e Slovacchia, tutti con valori superiori a 50 milioni di Tkm per diecimila abitanti.

In relazione poi al parametro "lunghezza dei viaggi", si osserva che sulle brevi e medie distanze il trasporto continuerà ad essere effettuato in larga misura con autocarri, risultando praticamente imbattibile per flessibilità, velocità, possibilità di consegna "porta a porta" che, come si diceva, sta acquisendo nuovo impulso a seguito dell'incremento delle vendite on-line. Al di sotto dei 300 km, più della metà di tutte le merci, in termini di peso complessivo, transita sulla rete stradale con distanze inferiori a 50 km e più dei tre quarti con distanze inferiori a 150 km (dati Eurostat). Questo aspetto ha un peso particolare proprio nell'economia del Nord Est Italiano, che si fonda sulla presenza di un tessuto produttivo e di servizio diffuso sul territorio, in larga misura composto da aziende di piccola e molto piccola dimensione.

Sulle distanze più lunghe, invece, gioca il fatto che la multi modalità del trasporto merci non risulta spesso economicamente redditizia per gli spedizionieri. L'UE dovrà adottare soluzioni per decongestionare il traffico sviluppando corridoi merci specializzati, con bassi costi amministrativi e d'esercizio. Per trasferire, nelle lunghe distanze, volumi di merci su ferrovia, occorrono, oltre a tempi lunghi, anche investimenti cospicui, anche a motivo dell'esigenza di limitare gli impatti sui contesti urbanizzati, in particolare controllando l'inquinamento acustico. Le già citate recenti avversità al progetto TAV nel contesto italiano non depongono a favore di una tendenza ad impegnare grandi risorse in questo senso.

I porti marittimi, che possono rappresentare un'ottima soluzione per trasportare grandi volumi di merci sia all'interno dell'UE, sia verso il resto del mondo, richiedono altresì connessioni efficienti con l'entroterra, che spesso si caratterizzano per discontinuità e "colli di bottiglia" penalizzanti.

L'obiettivo dell'UE per le distanze superiori ai 300 km rimane in ogni caso ambizioso, puntando a ridurre del 30% il trasporto di merci su gomma entro il 2030, e più del 50% entro il 2050, trasferendolo ad altri modi di trasporto (ferrovie o trasporto marittimo).

Dal **Rapporto** di ottobre 2017 di **Confcommercio su "Analisi e previsioni per il trasporto merci in Italia"**, si evincono alcune valutazioni macroeconomiche basate sui rallentamenti della crescita delle attività economiche, sulle oscillazioni nei consumi e sull'entrata in terreno negativo della dinamica di alcune voci di investimento. D'altra parte, fuori dalle considerazioni congiunturali, sono ancora sul tappeto i nodi irrisolti che frenano la crescita dell'economia italiana. Alto debito pubblico ed elevata pressione fiscale, eccesso di burocrazia e deficit logistici concorrono a tenere bassa la produttività sistemica del Paese, ben al di là delle questioni legate alla dimensione d'impresa e al modello di specializzazione produttiva.

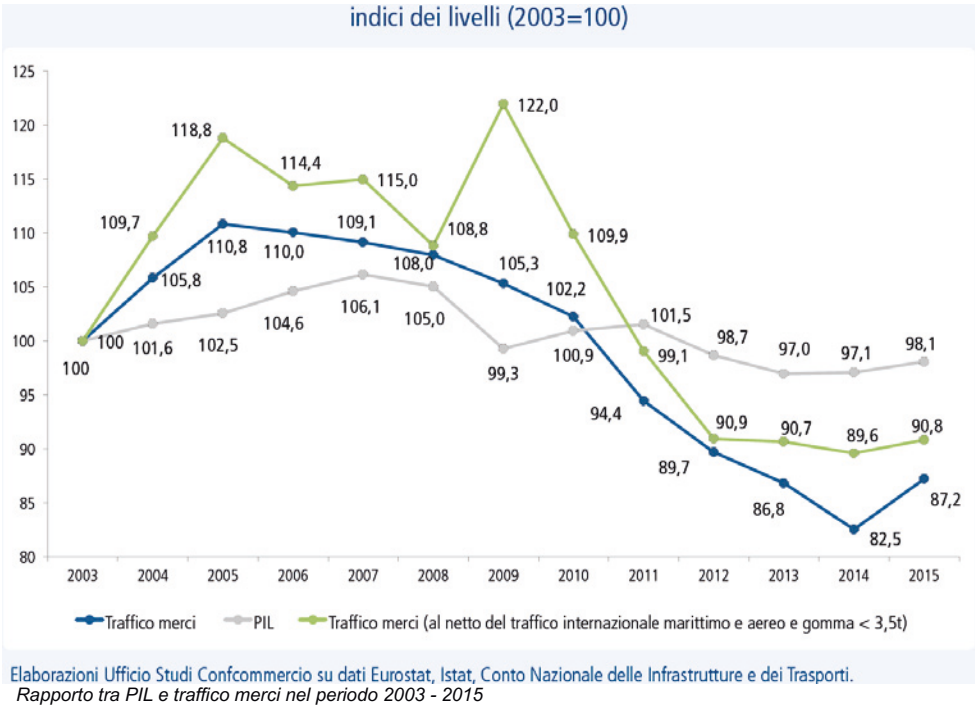
In definitiva, in uno scenario globalmente molto competitivo, scosso da una serie di grandi e piccole crisi economiche e percorso da indirizzi strategici non di rado contrastanti e poco convincenti, si può tuttavia constatare che ancora emerge la supremazia delle economie avanzate, ma questo scenario potrebbe anche essere messo in discussione prima di quanto non ci si attendesse un tempo. Aumenta quindi l'urgenza di attuare una serie di interventi coordinati tra i quali rientra anche il potenziamento infrastrutturale, specialmente a supporto degli scambi interni alla zona UE, in modo che essi possano accrescerne la competitività nello scenario complessivo e garantire benessere futuro ai suoi abitanti.

L'evoluzione del traffico merci in Italia, secondo la ricostruzione adottata da Confcommercio, è coerente con le dinamiche del PIL e dell'attività manifatturiera. Dal 2015 si manifestano segnali inequivocabili di ripresa del traffico merci, seppure su livelli molto distanti. Il trend di riduzione dell'input di trasporto non è senza limiti e gli spazi per un ri-accoppiamento (coupling) tra crescita del PIL e crescita della mobilità di merci sono ancora presenti. Il che ha un'implicazione anche "politica": pensare di abbandonare a sé stesso il traffico merci, perché è avviato lungo un inevitabile trend di riduzione, sarebbe un errore. Le previsioni al 2018 indicano, infatti, un consolidarsi della ripresa della mobilità delle merci in accordo con la ripresa dell'attività economica. Insomma, per fare più PIL c'è bisogno certo di un migliore traffico di merci, ma in qualche misura c'è anche bisogno di maggiore traffico di merci. Sono peraltro i rapporti tra modalità – il mare che alimenta la gomma e la gomma che contro-alimenta il mare – a essere le nuove sfidanti questioni del sistema dei trasporti italiano. E' infatti necessario considerare il ruolo strategico della portualità nel quadro del rafforzamento del sistema trasportistico nazionale. I porti sono le valvole cardiache che garantiscono l'afflusso di beni nel Paese; se i porti offrono servizi efficaci ed efficienti il sistema funziona e i trasporti diventano il volano degli scambi commerciali; se ciò non avviene essi si trasformano in trombi e il sistema ne soffre. Questo è anche il senso di conteggiare il traffico marittimo internazionale per la parte che si sviluppa nelle acque della piattaforma continentale. In secondo luogo, i camion e la ferrovia si stanno organizzando per assorbire il flusso di merce in entrata ed in uscita dai porti. Le recenti performance positive del trasporto ferroviario di merci testimoniano come fra l'altro tra gomma e ferro stia avvenendo non solo uno shift modale, ma anche una progressiva integrazione (trasporto non accompagnato e autostrada viaggiante). Le complessità di lettura nascono anche dal fatto che in questo sistema agiscono operatori dei trasporti nazionali ed esteri.

Elementi di criticità emergono dall'analisi delle merci in entrata e in uscita dall'Italia attraverso la gomma. Nel 2005, 36,9 miliardi di t-km in entrata e in uscita dall'Italia erano lavorate da autoveicoli immatricolati in Italia, 42,7 miliardi di tonnellate erano appannaggio di altri Paesi tradizionalmente forti nell'autotrasporto – tra cui

Germania e Spagna – e i veicoli immatricolati nell'Est europeo coprivano il 15,5% della domanda. Già prima della crisi i veicoli italiani perdevano rapidamente tonnellate e quote di mercato. Il fenomeno si è acuito durante la doppia recessione e non si è fermato neppure durante la timida ripresa del biennio 2014-2015. In termini di quote di mercato i veicoli italiani hanno perso 23 punti percentuali (passando dal 36,4% del 2005 al 13,4% del 2015), tutto a beneficio dei nuovi entranti che partendo dal 15,5% del traffico raggiungono nel 2015 una quota di mercato di oltre il 55%.

La figura successiva evidenzia variazioni di intensità diverse del PIL e del trasporto merci, descrivendo una tendenza al cosiddetto decoupling. PIL e trasporti sono variabili connesse tra loro, ma, poiché la crescita del trasporto può implicare in forma debole ad esternalità ambientali negative, tra ricercatori e politici è maturata l'idea che per permettere ad un Paese di esperire una crescita economica a ridotto impatto ambientale, sia necessaria la presenza di un tasso di crescita dell'economia più sostenuto rispetto al tasso di crescita del settore trasporti. Questo significa, in altre parole, indebolire (o eliminare) il legame tra crescita economica e crescita del traffico legato ai trasporti. L'indebolimento o la rottura di questo legame è stato definito decoupling (o disaccoppiamento). Il decoupling, nella versione più semplificata, si osserva quando la crescita del PIL è maggiore della variazione dei trasporti (decoupling debole); in particolare, se i trasporti crescono, ma ad un ritmo inferiore, significa che il legame tra le due variabili si è indebolito, mentre, se i trasporti diminuiscono e il PIL cresce, allora vi è stato un effettivo disaccoppiamento tra le due variabili (decoupling forte). Oggi si conferma la presenza di un disaccoppiamento debole, ossia variazioni del traffico e del PIL entrambe positive o entrambe negative, ma di intensità differenti.

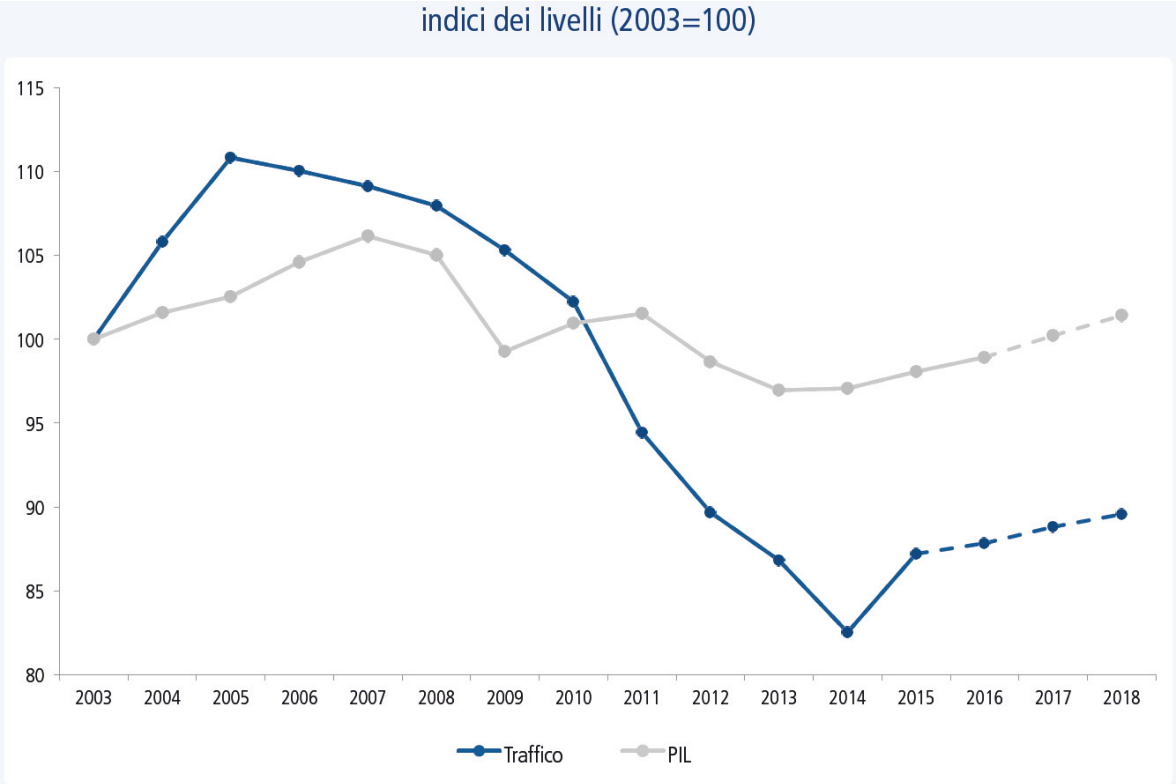


Rapporto tra PIL e traffico merci nel periodo 2003 - 2015

Questa dinamica potrebbe essere in parte spiegata dalle quote delle differenti industrie nel PIL e, soprattutto, dalla loro evoluzione. Infatti, negli ultimi decenni – e ancor più con la crisi economica – le industrie ad alta intensità di trasporto – lavorazione dei materiali derivanti dall'industria estrattiva, industria manifatturiera in generale e settore delle costruzioni – hanno subito un brusco calo e così anche la loro quota nella composizione del PIL. Viceversa, la quota di servizi (caratterizzata da una bassa intensità di trasporto) è sempre più rilevante (nel 1995 costituiva il 67,6% circa del PIL, nel 2016 circa il 74,0%). La dinamica descritta

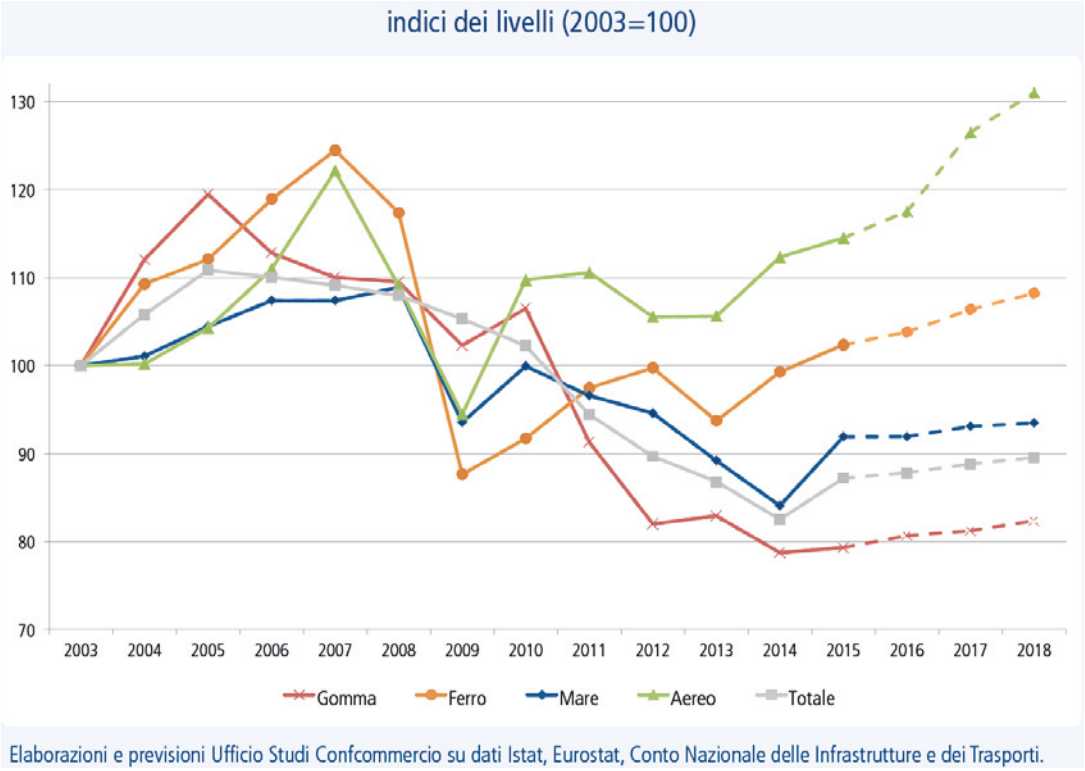
porta ad una interdipendenza tra PIL e trasporti meno accentuata rispetto al passato. Inoltre, negli ultimi anni alcune tipologie di merci – ad esempio i pacchi, la merce che viaggia in contenitori e i prodotti chimici – sono sempre più trasportate via mare e sempre meno su gomma, anche nei traffici nazionali; l'effetto sostituzione in parte spiega perché l'intensità di trasporto sembra diminuire più significativamente per la gomma che per il trasporto totale.

Le prospettive espresse nei grafici sotto riportati, per PIL e traffico merci pongono in evidenza come il trasporto agisca da input elastico rispetto al prodotto lordo, quanto meno nel medio termine: al crescere o, meglio, con riferimento agli anni successivi al 2010, al diminuire di questo, il primo crolla letteralmente, per poi tornare a crescere dal 2014, anno di punto minimo nel traffico di merci totale. Per gli anni 2015-2018, ad una modesta crescita del PIL stimata (+1,3% nel 2017 e +1,2% nel 2018) è accompagnata una modesta crescita del traffico totale di merci (+0,7% nel 2016, +1,1% nel 2017 e +0,8% nel 2018). Cosa che, in linea generale, è avvenuta.



Elaborazioni e previsioni Ufficio Studi Confcommercio su dati Istat, Eurostat, Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Secondo il Rapporto, il trasporto con altri vettori è poi suscettibile di calmierare la crescita della modalità gomma:



2.2. Il ruolo delle infrastrutture nello specifico contesto per la previsione degli scenari futuri

Come si evince dal Documento di Economia e Finanza 2016 redatto dal Ministero dell'Economia e delle Finanze, si prende atto dei limiti della pianificazione, progettazione, programmazione e realizzazione delle opere nel nostro Paese, che hanno portato a risultati molto frammentari e poco organici, focalizzando gli obiettivi della spesa, come di fatto si riscontra dal 2014 in poi, sulla concentrazione delle risorse su opere di valore tendenzialmente maggiore di 50 milioni di Euro in linea con le programmazioni europee.

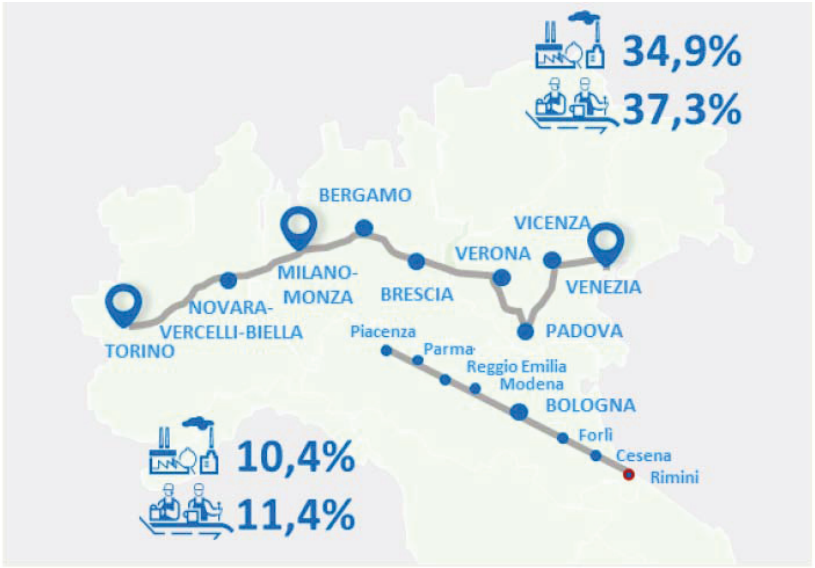
Questo orientamento deve quindi essere tenuto presente nelle valutazioni previsionali, poiché queste scelte sono suscettibili di influenzare anche la domanda ovvero i livelli del traffico sulle direttrici autostradali del Veneto e del Friuli Venezia Giulia.

In particolare, con riferimento ai quattro Corridoi TEN-T in Italia, il sistema A4 – A28 – A23 può dirsi appartenente sia al Corridoio Mediterraneo, che attraversa l'intero Nord Italia da Ovest ad Est, congiungendo i centri urbani di Torino, Milano, Verona, Venezia, Trieste, Bologna e Ravenna, che al Corridoio Baltico Adriatico: collega l'Austria (valico del Tarvisio) e la Slovenia (valichi di Fernetti e Rabuiese) ai porti del Nord Adriatico di Trieste, Venezia e Ravenna, passando per i nodi urbani di Udine, Padova e Bologna. A questi corridoi principali sono poi collegate, con una rete di secondo livello, la rete Core, tutte le regioni dell'UE. L'implementazione di ciascuno dei corridoi costituisce una responsabilità dei singoli Stati Membri in quanto definita da un Regolamento UE, ma nel contempo viene supportata e guidata da un Coordinatore Europeo, il cui compito principale è quello di monitorare il corretto e coordinato sviluppo delle infrastrutture nazionali che formano i singoli corridoi, nonché di realizzare le attività utili a superare le eventuali criticità. L'intera rete Core deve raggiungere gli standard minimi di qualità infrastrutturale previsti dalla normativa europea entro il 2030, per tutte le modalità di trasporto e prescindendo dalla appartenenza o meno ad un dato Corridoio Europeo.

A livello europeo, la priorità attuale è quella di assicurare la continuità dei Corridoi, realizzando, ove necessario, i collegamenti mancanti, migliorando il grado di interoperabilità con le reti transfrontaliere ed assicurando opportuni collegamenti tra le differenti modalità di trasporto, senza dimenticare l'importanza nella risoluzione dei colli di bottiglia esistenti in corrispondenza dei principali nodi urbani.

La rete autostradale è classificata poi "rete di primo livello" nel Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT), mentre la "rete di secondo livello" collega gli assi principali lungo tutto il loro sviluppo, e garantisce l'interconnessione con i porti e gli aeroporti nazionali. In sostanza lo SNIT anticipa il concetto di rete a due livelli che la Commissione Europea ha introdotto con le reti «core» e «comprehensive». Include, inoltre, un insieme minimo di infrastrutture puntuali: 21 porti, 23 scali aeroportuali (con traffico passeggeri annuo superiore a 500.000 unità) e 12 interporti.

Lo specifico contesto non risulta, per contro, interessato dalle tematiche relative allo sviluppo del "trasporto rapido di massa", in quanto non si caratterizza per poli metropolitani significativi. Diversamente, il polo di Venezia è incluso tra i poli industriali e manifatturieri più importanti del sistema produttivo nazionale, mentre il Veneto in generale presenta una concentrazione produttiva ancora molto forte nel panorama della industria di tipo diffuso. E' peraltro evidente il ruolo volano giocato dagli assi autostradali nei confronti degli insediamenti produttivi e commerciali e ciò si manifesta anche nella regione Friuli Venezia Giulia anche se con minore forza, essendo la spinta evolutiva in questo senso partita alla fine degli anni 70 (nella Provincia di Udine, in particolare, con il processo di ricostruzione del "dopo – terremoto" del 1976, che ha caratterizzato una svolta reale in tutto il territorio).



Valore aggiunto del settore industriale e manifatturiero sull'asse Torino – Milano –Venezia e sull'asse della via Emilia, % sul dato nazionale (dati ISTAT, 2013)

Nelle regioni Veneto e Friuli Venezia Giulia sono peraltro presenti alcuni storici distretti industriali, ovvero zone nelle quali un dato settore industriale e manifatturiero trova sviluppo per la disponibilità, entro breve distanza, del supporto di un efficiente indotto e per le sinergie che si concretano tra operatori del medesimo ramo di attività. In particolare, sono storici quello della sedia nel Manzanese, quello del mobile nel Pordenonese e diversi ambiti di natura agroalimentare, in particolare di produzione di vino e di altri prodotti dell'industria della

trasformazione delle carni e dolciaria. Per quanto attiene ai consorzi industriali regionali, è recente un'operazione di accorpamento finalizzata ad efficientare le strutture, sia organizzative, che amministrative e gestionali, mettendo maggiormente in relazione le attività insediate. In particolare, vale la pena di citare il COSEF nell'area Udinese (che comprende la ZIU di Udine, la Zona Alto Friuli di Osoppo, la ZI dell'Aussa Corno e la ZI di Cividale), mentre nell'area triestina si è resa necessaria la messa in liquidazione dell'ente EZIT e la formazione del COSELAG (Consorzio di Sviluppo Economico Locale dell'Area Giuliana): le attività insediate, in numero comunque esiguo, hanno peraltro assunto una natura sostanzialmente artigianale o commerciale; vale la pena tuttavia di citare, nell'area Triestina, imprese come la Illycaffé e la Pasta Zara. Attualmente si è concretato un interesse da parte di un investitore estero per l'area a sud del canale navigabile di Zaule, che vedrebbe una sostanziale destinazione d'uso industriale, previa bonifica delle aree ancora inquinate. In questo caso assumerebbe importanza mantenere e potenziare i collegamenti ferroviari oltre a definire dei punti di accesso funzionalmente adeguati.

E' chiaro comunque come la competitività delle localizzazioni industriali dipenda fortemente dalle sinergie che si creano e dall'accessibilità fisica, non soltanto virtuale, dei singoli insediamenti. Da questo punto di vista, ci si sta rendendo conto che, anche nella pianificazione locale, è necessario invertire la tendenza – seguita fino a pochi anni or sono – di creare zone artigianali e industriali diffuse, inseguendo l'illusione di favorire lo sviluppo delle cosiddette "aree marginali", per perseguire piuttosto l'obiettivo della concentrazione in pochi e ben serviti poli di dimensioni maggiori, promuovendo, al contrario, tipologie differenti di sviluppo nelle aree montane o in quelle della pianura più lontane dalle direttrici di trasporto principali. Ci si sta pertanto indirizzando verso modalità produttive più diversificate, a seconda delle aree, più in accordo con la natura dei luoghi e, di conseguenza, con maggiori probabilità che lo sviluppo avvenga davvero. Si tratta di una presa di coscienza ancora lenta e complessa, ma ove i nuovi indirizzi si stanno applicando si iniziano a vedere concreti risultati. Sarebbe altresì necessario riordinare anche l'assetto pianificatorio locale, a livello dei Comuni, affrontando il tema dell'equilibrio tra previsioni insediative di natura produttiva e reali necessità.

In Regione FVG c'è stato invece, a partire dai primi anni 2000, un significativo sviluppo degli insediamenti commerciali di grande superficie (Grandi Strutture di Vendita), che hanno portato la regione al primo posto in Italia per diffusione della grande distribuzione rispetto alla popolazione. Il settore garantisce lavoro a 11.500 persone e la tipologia merceologica che occupa la maggiore superficie è quella del settore mobili – arredamento – tessile casa, seguita dal tessile – abbigliamento – pellicceria e dagli articoli sportivi. I supermercati sono più di 300 e gli ipermercati più di una ventina. La formula dell'"outlet" ha il maggior successo di clientela e, nell'area d'influenza del sistema autostradale in argomento rivestono importanza quello di Palmanova e quello di San Donà di Piave. Attualmente questa tipologia di iniziative non è più in programmazione, ma il settore è ancora abbastanza dinamico per quanto riguarda le superfici di vendita di minore estensione e le progressive modificazioni di quelle già esistenti, rivolgendosi anche verso aree sede di attività industriali dismesse o comunque da recuperare in termini urbanistici, in ciò favorite dagli indirizzi politici della pianificazione regionale.

Ora, è ben noto che un efficace sistema infrastrutturale, gerarchicamente strutturato ed un'organizzazione razionale per il trasporto delle merci e, più in generale, una adeguata logistica, sono ingredienti basilari per sostenere e moltiplicare la presenza nel sistema Paese di attività produttive e commerciali e per aumentare la competitività nazionale e internazionale delle imprese e dei territori, in un contesto di mercati ed economie globalizzate in rapidissima evoluzione in cui si aprono e chiudono di continuo finestre su nuove opportunità che

bisogna essere pronti a cogliere. Se quindi, da un lato, il sistema per il trasporto e distribuzione delle merci e quindi logistico del Paese non può essere interpretato come la panacea per agganciare e favorire una ripresa significativa dello sviluppo economico, legato invece alla definizione di una politica industriale di respiro nazionale che definisca indirizzi e strategie per i sistemi produttivi e commerciali/distributivi italiani, dall'altro, esso rappresenta un potente strumento per agire in modo indiretto sulla competitività economico-produttiva del territorio e ad esso deve essere commisurato e dimensionato, in base alle attività ed alle relazioni commerciali del territorio stesso, così da assecondarne rapidamente le dinamiche di mercato.

La rilevanza della logistica, sia in termini di valore economico sia in termini di impatto sul sistema produttivo nazionale, è chiaramente identificata da studi e statistiche. I trend evolutivi in atto e alcune peculiarità italiane, supportate da una efficace pianificazione e programmazione di settore, lasciano intravvedere notevoli margini di recupero. È in atto negli ultimi anni un processo di consolidamento nel settore, con una progressiva riduzione del numero di aziende impegnate anche a fronte di una crescita più o meno stabile del mercato, dovuta prevalentemente al progressivo incremento della quota di outsourcing. Dal 2009 al 2014, infatti, il fatturato della contract logistics è cresciuto dell'8.6%, passando da 71.2 a 77.3 miliardi di Euro/anno (comprensivi dei sub-appalti), la quota di outsourcing è cresciuta dal 36.4 al 39.1% ed il numero complessivo di aziende del settore si è ridotto del 14.4% da circa 114.000 a circa 98.000, testimoniando una progressiva tendenza delle aziende a strutturarsi. Aziende più strutturate possono stabilire rapporti a loro volta più strutturati con la committenza, come testimonia la crescita dello strategic outsourcing che, nel periodo 2009-2013, è cresciuto in termini reali del 4.6%, a fronte di un 1.6% del mercato totale della contract logistics, attestandosi così ad una quota del 20%. La tendenza del mercato, dunque, va verso l'affidamento ad un unico fornitore di una parte rilevante dell'intero processo logistico, anziché di singole attività elementari quali, ad esempio, il semplice trasporto. In prospettiva un mercato basato su relazioni più strutturate può anche considerarsi potenzialmente più idoneo all'impiego o alla riconversione verso l'intermodalità o, più in generale, ad investire in tecnologia ed innovazione.

Per quanto riguarda invece il sistema di supporto ovvero le reti infrastrutturali, gli indirizzi politici sembrano orientarsi verso scenari di "ragionevole concretezza", puntando al raggiungimento di un numero più limitato di obiettivi, ma verso i quali destinare più risorse e recuperando e rafforzando le direttrici infrastrutturali esistenti. In tema di porti, gli hub sarebbero soltanto due: Genova in testa al Tirreno e Trieste guida per il mare Adriatico, capofila di un sistema unitario che comprenda Venezia e Ravenna. I porti però hanno bisogno di efficienti collegamenti con i corridoi TEN-T, collegamenti sia ferroviari, che autostradali. Da questo punto di vista, l'alta velocità ferroviaria nella regione FVG non è la miglior risposta, mentre una modernizzazione delle linee esistenti, intervenendo localmente per risolvere i famosi "colli di bottiglia" appare la soluzione migliore. Come già accennato in quanto precede, questo processo di passaggio dalla gomma al ferro non può avere tempi rapidi e, in ogni caso, le caratteristiche del trasporto ferroviario mal si sposano con quelle del territorio a produttività diffusa. Ne consegue che, anche a fronte della volontà di invertire la tendenza, i tempi non saranno brevi, né la conversione del trasporto da gomma a ferro potrà avvenire su larga e larghissima scala. E' evidente quindi il ruolo ancora trainante che deve essere svolto dai collegamenti stradali, ma, come già si è detto, facendo maggiore attenzione al rispetto dei ruoli gerarchici delle singole direttrici. E' infatti avvenuto in passato che fosse la domanda e il manifestarsi della stessa a determinare molto spesso il ruolo delle varie aste viarie: ciò ha portato al consolidarsi di inefficienze e di impatti oggi giudicati non più sostenibili per un territorio che fa anche della qualità del proprio assetto uno degli elementi attrattivi in termini di residenza e di turismo. E' quindi necessario consolidare gli indirizzi di pianificazione e, conseguentemente, anche i provvedimenti da prendere,

in modo da governare effettivamente la mobilità ed instradando così le relazioni di lungo e medio raggio, nonché quelle legate al sistema della produzione, su di una rete principale in grado di offrire il miglior servizio in termini di tempi di spostamento e di sicurezza e, al tempo stesso, evitando o per lo meno limitando fortemente l'utilizzo della viabilità locale di attraversamento dei centri abitati minori, che non hanno la possibilità di differenziare funzionalmente le proprie strade. Questo tema, pur ovvio nei suoi principi è stato spesso disatteso nelle applicazioni, per cui ancora si assiste ad un uso disorganico ed inefficiente della rete a spese della qualità della vita e della sicurezza stradale, che peraltro determina un aumento dei costi generalizzati del trasporto.

Appare quindi evidente il ruolo sempre più importante che deve essere svolto dal sistema di primo livello, all'interno del quale le infrastrutture autostradali rappresentano l'elemento di maggiore rilevanza.

Tra i servizi che un sistema infrastrutturale stradale deve fornire vi è il supporto allo sviluppo dei poli turistici o, come già si è accennato, del “territorio turistico” ovvero di un contesto dotato di un grande patrimonio storico e culturale oltre che naturale, come quello del Friuli Venezia Giulia, che è diffuso su tutto il territorio. Questa regione, pur non risultando dotata di elementi eclatanti e di forte immagine, è ricca di attrazioni suscettibili di polarizzare sempre maggiormente i flussi turistici. Essa si presenta infatti per la gran parte integra dai grandi impatti derivanti da uno sfruttamento estensivo sia da parte del settore industriale, come, di conseguenza, da quello insediativo e ciò emerge oggi come un valore reale, difficoltoso da reperire in altre zone dei Paesi ad economia avanzata. Oltre a ciò, la regione occupa una posizione baricentrica in ambito europeo e quindi risulta facilmente accessibile, aspetto questo affatto trascurabile in epoca di crisi, nella quale alle maggiori disponibilità economiche e di tempo delle persone si va sostituendo una disponibilità alla spesa inferiore e, di conseguenza, anche una possibilità più ridotta di tempo da dedicare alla ricreazione fisica e mentale. I soggiorni di maggiore durata si vanno infatti sostituendo con vacanze più brevi, anche di pochi giorni e pertanto anche la lunghezza del viaggio diventa un fattore apprezzabile.

Il settore del turismo, se pur con questi caratteri evolutivi, ha peraltro ben resistito anche alla crisi economica ed oggi si presenta in crescita. La Regione Friuli Venezia Giulia ha rivisto, alla fine del 2016, l’intero impianto normativo in materia di turismo con l’approvazione della legge regionale 21/2016 che modifica e integra la precedente legge regionale 2/2002. Importanti interventi a favore del settore sono stati contestualmente disposti con la legge 19/2016. Si è provveduto al completamento della generale riorganizzazione legislativa del settore nell’ottica della realizzazione di un ‘sistema turistico integrato’, orientato alla promozione del territorio e delle realtà imprenditoriali, commerciali, culturali, storiche che vi orbitano. Questa normativa integra così il percorso di pianificazione strategica per il settore turistico regionale intrapreso dall’assessorato, con il Piano regionale del turismo nel 2014, e proseguito nel 2015 con l’istituzione di PromoTurismoFvg, soggetto pubblico preposto alla promozione unitaria e alla gestione dello sviluppo turistico sul territorio regionale. Le novità ridisegnano le competenze degli attori pubblici e non del comparto, verso un miglioramento degli standard organizzativi, delle strutture ricettive e della competitività dei servizi turistici. Si passa dal sostegno alle imprese al turismo sostenibile, alla valorizzazione del turismo sportivo, enogastronomico, congressuale e termale. Un’attenzione particolare è dedicata alle strutture ricettive, con una nuova definizione non più esaustiva, ma aperta all’introduzione di nuove tipologie di strutture ancorché non ancora tipizzate, ma a queste comunque riconducibili nelle modalità con cui in esse l’attività è esercitata. La riforma in questione spazia a 360 gradi, dalle strutture balneari allo sci di fondo, dalle reti di impresa ai Consorzi turistici, dalle agenzie di viaggio alle strutture e punti informativi per il turista, fino agli eventi, abbracciando una serie di interventi a favore di un comparto che

sta confermandosi, con risultati di assoluto rilievo anche rispetto a quelli segnati dal resto d'Italia, come uno dei pilastri dell'economia regionale. I numeri degli arrivi e delle presenze registrati negli ultimi anni, del resto, testimoniano un trend di crescita costante con tassi superiori a quelli nazionali. Tale elemento è ulteriormente confermato dai primi dati di presenze e arrivi riferiti al 2019, che registrano sorprendentemente aumenti a doppia cifra.

In definitiva e sintetizzando quanto fin qui richiamato, si può quindi considerare che il contesto geografico e politico nel quale si colloca la rete autostradale attualmente gestita da Autovie Venete è abbastanza particolare. In primo luogo va considerata la posizione baricentrica rispetto alla vecchia UE a 15 Paesi e la nuova UE a 28 membri. Inoltre, la rete gestita è doppiamente inserita nella rete europea dei trasporti (TEN-T) e, di fatto, oltre che negli obiettivi strategici dell'UE, verrà ad assumere un ruolo chiave nel consolidamento dell'ossatura dei collegamenti infrastrutturali della UE stessa. Conseguentemente, è fortemente influenzata dalle dinamiche presenti nei Paesi direttamente confinanti e posti più ad est, sia per quanto attiene all'offerta infrastrutturale, che alla domanda.

E' peraltro lecito ritenere che, anche nel prossimo futuro e pur a fronte degli obiettivi di influire sulle scelte modali in modo da trasferire parte del trasporto merci dalla gomma al ferro, possa delinearsi una funzione basilare del sistema viario a supporto dei movimenti sia di media, che di lunga percorrenza. Rispetto alle programmazioni condotte negli anni scorsi si rileva peraltro come le problematiche economiche e i nuovi orientamenti politici italiani abbiano recentemente modificato anche l'allocazione di risorse, abbandonando la realizzazione dell'alta velocità nel Nord-Est Italiano e puntando piuttosto ad un' "alta capacità ferroviaria" da ottenere ristrutturando la linea esistente; questa scelta richiede tuttavia un percorso realizzativo comunque complesso, essendo l'attuale tracciato caratterizzato da alcuni tratti notevolmente problematici che impattano non poco sul tessuto urbanizzato. Il risultato è che, anche nel medio periodo, l'unica modalità di trasporto capace di dare concrete risposte al sistema economico rimarrà quella stradale.

E' invece sempre lecito ipotizzare, proprio a fronte degli elementi di apertura e di dinamismo che interessano i Paesi del centro ed est Europa e dei fenomeni di globalizzazione che caratterizzano gli scambi economici, che il suddetto sistema debba essere funzionale in un contesto ben più ampio di quello regionale ed anche nazionale. Il flusso veicolare est – ovest è infatti composto non solamente dal risultato delle attività tra l'Italia e alcuni Stati dell'Est Europa, ma di quelle con e tra i 28 Paesi dell'UE ed anche di quelle con e tra i Paesi dell'area d'influenza della stessa UE, per un costante e crescente consolidarsi della globalizzazione e del ruolo dei Paesi emergenti extra – UE.

In uno scenario di questo genere si conferma pertanto necessario verificare costantemente gli aspetti funzionali ed i ruoli che il sistema della viabilità principale, del quale le direttrici autostradali costituiscono il livello primario, va assumendo e, contestualmente, è necessario programmare interventi di sviluppo e supporto di tale sistema viario. Esso peraltro, essendo svincolato dalle problematiche interferenze che caratterizzano la mobilità sulla viabilità ordinaria, consente di velocizzare gli spostamenti, di rispettare i tempi di viaggio e di aumentare i livelli di sicurezza del trasporto oltre che di costituire un valido supporto per il sistema della logistica, che è un fattore determinante per costruire la competitività del sistema economico.

Consapevole dell'importante ruolo ricoperto, Autovie Venete ha sempre svolto la propria attività non soltanto individuando gli interventi di potenziamento delle infrastrutture in senso stretto - opere descritte nel primo capitolo del presente testo -, ma anche in modo da monitorare – utilizzando ed implementando sistemi via, via

più adeguati ed efficienti in ragione delle accresciute possibilità tecnologiche - lo stato di funzionamento del sistema autostradale, in modo da poter garantire il rispetto e la qualità del servizio offerto agli utenti. Se questa attività è fondamentale nell'esercizio quotidiano, è basilare anche per lavorare in prospettiva, ossia per prevedere i futuri livelli di funzionamento ed individuare, caratterizzare e valutare gli interventi di completamento ovvero di arricchimento dell'attuale sistema dell'offerta della viabilità primaria.

Vale la pena ricordare, a questo proposito, gli obiettivi perseguiti anche in passato ed ancora presenti nell'indirizzo delle azioni:

- caratterizzare il più possibile la domanda di traffico che utilizza il sistema autostradale, articolandola per categorie di mezzi e per componenti motivazionali anche allo scopo di individuare le origini/destinazioni "reali" degli spostamenti che avvengono su autostrada (ovvero quelle di effettivo inizio e fine degli spostamenti);

- conoscere la domanda di traffico nel suo complesso, ossia perfezionare le informazioni circa gli spostamenti che interessano l'area geografica di competenza e che, necessariamente, comprendono anche le relazioni con le regioni contermini; ciò comporta anche un'analisi di tipo territoriale, stanti gli stretti rapporti tra localizzazioni e mobilità;

- definire la possibile funzione di tronchi o direttrici "di completamento" della rete, che potrebbero cioè fornire ulteriore supporto ai viaggi di cui sopra o potrebbero divenire ulteriori opportunità per nuove aliquote di domanda, ed individuare altri interventi ausiliari e di raccordo con la rete viaria ordinaria principale, in modo da armonizzare il sistema e renderlo più efficiente anche a monte ed a valle del sistema chiuso autostradale;

- valutare gli effetti che il sistema a pedaggio ha e potrebbe avere sulla domanda, sia esistente, che potenziale precedentemente individuata, in modo da delineare parametri di scelta delle configurazioni a pedaggio applicabili (valutando, in prospettiva, anche sistemi di tipo "aperto");

- stabilire una gerarchia di priorità tra i singoli interventi, in modo da definire un programma di attuazione degli stessi, aspetto questo strettamente connesso alla stesura dei Piani Finanziari che si sono succeduti e verificare detto programma anche alla luce di scenari previsionali riguardanti la possibile evoluzione delle diverse componenti della domanda.

Gli obiettivi di cui sopra, che hanno rappresentato la base operativa di supporto nella definizione degli scenari programmatici specifici di Autovie Venete, trovano naturalmente applicazione in un contesto infrastrutturale caratterizzato da alcuni tratti funzionali salienti ed, anch'esso, in evoluzione sulla base dei programmi degli altri Enti proprietari delle singole aste viarie che compongono la rete di primo livello. Questi Soggetti sono sostanzialmente il MIT (esistono, in regione alcune direttrici, in particolare quelle che portano ai confini di Stato, delle quali il MIT ha conservato la proprietà e che, sul piano operativo, dipendono in parte da ANAS ed, in parte, sono gestite da Friuli Venezia Giulia Strade SpA), la Regione (che opera sul campo attraverso la predetta Società e nella quale sono recentemente confluite le strade provinciali; la Regione ha condotto un'analisi dettagliata delle direttrici in modo da ottenerne una gerarchia funzionale ed individuando quelle di interesse regionale rispetto a quelle di interesse locale comunale e quindi dismettendo i tronchi che hanno queste caratteristiche) e i Comuni. Va peraltro tenuto presente che la Regione Friuli - Venezia Giulia dispone di un

Piano Regionale delle Infrastrutture di Trasporto, della Mobilità delle Merci e della Logistica (novembre 2011) peraltro in corso di aggiornamento. Esistono poi gli strumenti degli Enti Locali, che recepiscono le precedenti programmazioni e completano gli interventi con proprie previsioni, comunque soggette a parere vincolante da parte della Regione stessa qualora coinvolgenti la rete di primo livello. Va anche ricordato che, con la LR 26/12, Art. 166, il Servizio Infrastrutture della Regione emette parere vincolante anche nei confronti delle varianti urbanistiche suscettibili di influire sulla rete regionale di primo livello.

Attualmente, la Regione Friuli - Venezia Giulia cura una propria banca dati che comprende sia le caratteristiche della rete viaria, che le entità dei flussi di traffico, in varie sezioni; i dati sono tuttavia aggiornati in modo ancora non sistematico e spesso è necessario condurre specifiche rilevazioni di aggiornamento all'atto della redazione degli studi locali di sostenibilità viaria dei vari interventi insediativi comunali. La Regione ha invece consolidato un sistema informatizzato per la acquisizione ed elaborazione dei dati relativi all'incidentalità, attualmente disponibili per la quasi totalità del territorio regionale. Questi studi consentiranno all'Ente di gestire in modo più mirato i propri interventi di adeguamento, potenziamento e messa in sicurezza della rete stradale di propria competenza.

Tra gli obiettivi, vi è quello dell'integrazione tra gli interventi previsti sulla rete autostradale e quelli individuati per la viabilità ordinaria. Questa esigenza, delineatasi in previsione dei lavori di adeguamento della A4, periodi nei quali le arterie viarie regionali hanno dovuto e stanno ancora fornendo un incrementato supporto alla mobilità, è ora divenuta uno dei criteri di scelta nella definizione delle priorità d'intervento. A questo proposito sono stati realizzati svariati adeguamenti della rete ordinaria, focalizzati soprattutto su nodi critici e su collegamenti a basso livello di servizio (vedasi, ad esempio, la variante della S.R. 305 e le numerose rotonde realizzate lungo la S.S. 13, la S.S. 14, la S.R. 252 e la S.R. 56, tanto per citarne alcune).

2.3. La programmazione e realizzazione degli interventi infrastrutturali nell'area d'influenza del sistema autostradale gestito da Autovie Venete in rapporto agli andamenti del traffico

Per quanto attiene agli interventi riguardanti il sistema autostradale di competenza della Società, negli ultimi anni – a parte l'entrata in esercizio del primo lotto della terza corsia (Quarto d'Altino-San Donà di Piave) - è stata ultimata la A 28, il cui mancato completamento per lungo tempo non consentiva di alleggerire la viabilità ordinaria, in particolare la S.S. 13 e non permetteva di disporre di una maglia di interconnessione con la Regione Veneto e, nell'area est, il sistema è stato potenziato verso Gorizia (A 34), per dare risposta alle esigenze di collegamento con la Slovenia ed i Paesi del centro Europa. Entrambi gli interventi hanno compreso anche adeguamenti finalizzati ad allacciare queste direttrici autostradali con il territorio servito, in un'ottica di integrazione e di sinergia di funzioni.

Le motivazioni alla base del progetto di completamento della Terza Corsia della A 4 trovano ragione nel testo che precede e confermano come indispensabile un rafforzamento di questo asse, anche ai fini di poter garantire sicurezza agli utenti e certezza dei tempi di viaggio, che sono due parametri fondamentali per questo tipo di infrastruttura. Queste motivazioni si sono mantenute valide dapprima anche a fronte degli effetti della crisi economica internazionale - che tuttavia non ha affievolito la pressione della domanda in misura tale da modificare in modo apprezzabile lo scadimento dei livelli di servizio già prima dell'inizio dei lavori – e

successivamente a fronte della necessità di sostenere una ripresa che, per le varie motivazioni accennate in quanto precede, fatica non poco a svilupparsi.

La lettura degli andamenti del traffico sulla rete va quindi effettuata sempre anche con un'ottica di natura economica globale, poiché, se i dati relativi al trasporto merci fanno emergere un andamento discretamente positivo, in ragione, come si è detto, soprattutto dei flussi in attraversamento e delle nuove modalità distributive delle merci stesse, i dati relativi al traffico leggero evidenziano una sostanziale stagnazione.

A questo proposito, vale la pena osservare l'andamento dei livelli di traffico (in termini di veicoli x km) dagli anni 2006-2007 al 2018 tenendo anche conto di due fattori: la dinamica tariffaria locale, il cui potenziale effetto penalizzante si è sovrapposto agli effetti della crisi, senza tuttavia introdurre elementi di reale significatività e gli effetti della presenza dei cantieri, suscettibili di influire in modo più marcato sul traffico leggero, più intollerante nei confronti dei rallentamenti ed anche più facilitato nella scelta di itinerari alternativi. Il primo dei due suddetti fattori potrebbe aver manifestato la propria influenza sostanzialmente tra il 2008 e il 2013, mentre poi il suo peso è andato riducendosi, consentendo di evidenziare l'entità della ripresa, sia in termini di veicoli leggeri, che soprattutto di veicoli pesanti. Il dato negativo del 2018 deriva in gran misura dagli effetti dei lavori, che ultimamente interessano praticamente tutto il tratto tra Palmanova – con ripercussioni fino a Villesse – e Portogruaro. E' quindi con riferimento agli anni dal 2013 in poi che bisogna ricercare una nuova linea di tendenza per le previsioni future.

COEFFICIENTI DI CRESCITA per TUTTA LA RETE			ANNO
COMPLESSIVI	LEGGERI	PESANTI	
			2006/2007
1,45%	0,49%	3,71%	**2007/2008**
-3,85%	-2,10%	-7,83%	**2008/2009**
-1,40%	0,13%	-5,10%	**2009/2010**
1,61%	0,49%	4,47%	**2010/2011**
-2,25%	-2,03%	-2,77%	**2011/2012**
-5,62%	-6,06%	-4,53%	**2012/2013**
0,80%	0,50%	1,55%	**2013/2014**
1,99%	2,14%	1,62%	**2014/2015**
4,27%	3,94%	5,06%	**2015/2016**
3,27%	2,78%	4,44%	**2016/2017**
-0,72%	-2,31%	3,04%	**2017/2018**
-1,78%	-2,42%	-0,34%	**2018**

Nell'analisi della tendenza il fattore suscettibile di rivestire il maggior peso è infatti l'attuale capacità dell'infrastruttura, che determina fenomeni di rallentamento e congestione maggiormente presenti non appena i livelli della domanda di traffico aumentano per effetto, ad esempio di una festività in Italia o nei vicini Paesi dell'Austria e della Slovenia oppure a causa di incidenti anche non di grave entità, indotti, non di rado, dalla presenza di lunghi accodamenti di mezzi pesanti sulla corsia di marcia. In questi casi e in tutte le circostanze di eventi anche di poco fuori dalla norma, il livello di servizio scende drasticamente, minando le prerogative stesse dell'autostrada ossia la possibilità di rispettare i tempi di viaggio in condizioni di sicurezza.

Come già si è avuto modo di sottolineare nei capitoli precedenti, il potenziamento della A4 naturalmente va affiancato ad opere di connessione con il territorio servito, in modo da assolvere non soltanto alla funzione di

supporto degli spostamenti di lunga percorrenza, ma anche a quella fondamentale di fornire accessibilità ai poli del sistema economico regionale. A questo proposito, come già evidenziato, sono state realizzate e sono in corso d'opera diverse bretelle di alleggerimento della viabilità ordinaria, verso polarità produttive, logistiche e turistiche; oltre a ciò sono previsti adeguamenti di caselli e stazioni, in modo da ridurre ulteriormente i perditempi e favorire i rapporti con le realtà locali.

Con riferimento alle opere eseguite in anni recenti sulla rete che maggiormente interagisce con quella autostradale, si citano il Passante di Mestre e la Grande Viabilità Triestina, con il raccordo al porto di Trieste, di Capodistria e ai valichi di Fernetti e Rabuiese, il completamento dell'autostrada Slovena tra Razdrto e Ajdussina, nella Valle del Vipacco, la circonvallazione di S. Donà di Piave, la connessione tra lo svincolo della A4 di Redipuglia e la S.P. 19 verso la località turistica di Grado (circonvallazione di Ronchi dei Legionari e di Monfalcone), la circonvallazione ovest di Cervignano del Friuli (II lotto della variante della S.R. 352), la variante di Mariano del Friuli (S.R. 305 var) e la variante di Romans d'Isonzo.

Per quanto riguarda invece le programmazioni o le opere già in realizzazione, nella regione FVG sta, ancorché faticosamente, completando il proprio iter approvativo (difficoltoso per una criticità locale in Comune di Pozzuolo che ha assunto connotati più politici, che tecnici) la Tangenziale Sud di Udine, che darà luogo ad un arco importante di connessione della A 23 con la S.S. 13, mentre rimane un po' al palo il collegamento tra Palmanova e Cervignano (I lotto della S.R. 352) - ove è localizzato anche lo scalo ferroviario e l'interporto - e non è ancora risolto l'innesto a sud della direttrice in ristrutturazione tra Manzano e Palmanova. Sono invece iniziati i lavori relativi ad un arco di collegamento tra la A 28 (svincolo Interporto - C.C. all'Ingrosso) e la S.S. 13 (nodo del Meduna) e quelli della circonvallazione nord - ovest di S. Vito al Tagliamento.

Era stato messo da parte il collegamento tra Sequals e Gemona (sulla A23), sia per l'elevato potenziale impatto sull'ambiente che per un'eccessiva incertezza sui livelli prevedibili della domanda. Per quanto attiene alle connessioni con l'Austria, non sono peraltro prevedibili modifiche dello status quo anche in uno scenario di medio periodo e ciò anche in sintonia con le politiche austriache. Attualmente, la Regione FVG ha avviato una fase di riflessione in merito a questa connessione infrastrutturale e ha esperito una gara per lo sviluppo di uno studio di fattibilità che evidenzi anche nuove ipotesi di tracciato sulla base di una nuova analisi della domanda. Di fatto esistono oggi in regione delle criticità negli attuali meccanismi d'uso della rete, che vanno affrontati in modo da disporre di un sistema infrastrutturale efficiente ed armonico con le direttrici autostradali già esistenti.

Sono altresì ancora in corso le ristrutturazioni, sostanzialmente in sede, della S.S. 13 e della S.R. 56 e di altri nodi della rete di primo livello regionale (da poco è entrata in esercizio la rotonda tra la S.R. 352 e la S.R. 252, alla porta sud di Palmanova, molto importante nel raccordo tra svincolo di Palmanova e viabilità ordinaria).

Nella regione Veneto rimane in previsione la Pedemontana Veneta ed è allo studio il potenziamento della connessione tra la A4 e la località costiera di Bibione utilizzando il previsto svincolo di Alvisopoli.

A commento di queste previsioni, si può osservare che, in linea generale e come già in precedenza citato, l'orientamento politico è quello di consolidare, migliorando i livelli di servizio e riducendo le criticità localizzate, la maglia esistente della viabilità ordinaria principale – ed all'interno di questa tematica vanno incluse le piccole circonvallazioni di alcuni centri abitati -, evitando di integrare la rete delle grandi direttrici con delle potenziali alternative ma, come sopra accennato a proposito della Sequals – Gemona, anche affrontando realisticamente alcune indubbie criticità, che soprattutto si manifestano in attraversamento dei centri abitati dislocati lungo

itinerari abitualmente utilizzati anche nei viaggi di medio-lunga percorrenza sia dal traffico leggero, che da quello pesante. Da ciò comunque deriva che la maglia autostradale esistente non dovrebbe subire gli effetti di trasferimenti di traffico su altri corridoi, mentre potrebbe accrescersi il suo attuale ruolo gerarchico.

Queste conclusioni portano a ritenere che nel breve, come nel medio periodo, i fattori al contorno da tenere presenti nell'elaborazione delle previsioni sulla domanda sono così sintetizzabili:

- la ripresa economica locale ed italiana in generale è molto limitata, e le turbolenze registrabili a livello internazionale, nonché il crescente peso della globalizzazione dei mercati e le tendenze evolutive di quelli dei Paesi emergenti in maggior crescita invitano alla prudenza;
- un atteggiamento di prudenza va anche osservato in relazione alla specifica situazione Italiana nel settore delle infrastrutture, in ciò includendo i ritardi nel settore della logistica, che espongono maggiormente ai rischi di un mercato sempre più ferocemente competitivo e caotico;
- a questo atteggiamento di prudenza si contrappone la constatazione che, sia per necessità, che per virtù, il trasferimento del trasporto merci dalla gomma al ferro è ancora piuttosto lontano nel nostro Paese, per cui è prevedibile che nel medio termine il ruolo della strada rimarrà nettamente prevalente e basilare per garantire la necessaria capillarità nell'accessibilità ad un territorio che ha fatto della diffusione delle attività produttive il suo punto di forza;
- le politiche sia Italiane, che Europee peraltro vanno nella stessa direzione con l'obiettivo di concentrare il più possibile le risorse su una rete definita, essenziale e chiara di collegamenti e su di una maglia di livello inferiore capace di dare relazione a tutte le realtà economiche ed insediative più significative; questo atteggiamento "di riordino" è suscettibile di favorire le direttrici esistenti, in particolare quelle della A 4 – A 34 con il supporto della A 28 e della A 4 – A 23, che appartengono a due dei corridoi TEN-T.

3. SPECIFICITÀ DI ATTUALIZZAZIONE DELLA DOMANDA NEL MEDIO E LUNGO PERIODO

Attualizzare la domanda di trasporto significa disporre di curve previsionali basate sull'insieme dei fattori sintetizzati al precedente capitolo 2. Ora, alla luce dei molti elementi citati, caratterizzati non soltanto da rilevanti incertezze, ma anche da aspetti fortemente contrastanti, che attengono alle dinamiche industriali, commerciali e turistiche, alle politiche economiche interne ma anche internazionali (specie in zone di confine come quella del sistema territoriale FVG - Veneto) e ad altri eventi di instabilità socio – politica non prevedibili, si comprende la difficoltà di individuare una qualche forma previsionale dei livelli di traffico avente radici e forme nelle tecniche di tipo tradizionale. Le influenze dei molti fattori in gioco appaiono infatti così rilevanti sul traffico, da poter determinare sia nel breve che nel lungo periodo modifiche non trascurabili delle curve di tendenza.

Se già abitualmente, per individuare un trend di crescita descrivibile con modelli statistici analitici quantitativi sarebbe necessario avere a disposizione, su molti anni, serie storiche di dati tra loro omogenei non soltanto riferiti al traffico, ma anche ai fattori descrittivi del contesto economico e sociale e ciò anche dei Paesi confinanti

e limitrofi oramai anche esterni all'Europa, nel presente contesto e momento storico, nonché a fronte delle modificazioni intervenute nell'ultimo decennio in questa area geografica non consolidata sotto il profilo economico e politico, un approccio di questo tipo risulta praticamente impossibile.

Ciò nonostante, per dare una base teorica al procedimento previsionale, si sono adottate alcune ipotesi tendenti ad interpretare, come anticipato al paragrafo precedente, due momenti evolutivi consequenziali, quello interpretativo di una limitata ripresa economica, dal 2013 al 2018 e quello del consolidamento nel periodo di interesse, che coinvolge gli anni dal 2019 al 2038 e poi un andamento costante fino a fine concessione (2049). A partire da uno "scenario base", che era quello individuato nella stesura precedente della presente relazione di supporto al PEF della Società Autovie Venete, si sono esplorati i possibili mutamenti delle tendenze alla luce degli ultimi dati disponibili, ovvero dal 2016 ai primi mesi del 2019, in modo da evidenziare dapprima dei limiti massimi e minimi del fenomeno traffico e successivamente da focalizzare le previsioni sulle curve previsionali giudicate più probabili.

Si ricorda che, per individuare i parametri che sono sembrati meglio descrivere le potenziali evoluzioni, a livello globale, del traffico autostradale nell'area d'influenza dell'infrastruttura in oggetto, si sono considerate nelle precedenti elaborazioni, a livello teorico, le tipologie degli andamenti già elaborati nel passato che, per gli anni antecedenti il 2007 e mediante un procedimento di best fit, avevano descritto i trend di crescita generali interpretativi della specifica realtà.

Nelle suddette elaborazioni, il punto di partenza era dato dal criterio, tradizionalmente seguito in campo trasportistico, secondo il quale si ipotizza che l'evoluzione dei volumi di traffico segua l'andamento della c.d. funzione logistica

$$f(t) = \frac{T}{(1 + ae^{-bt})}$$

dove f(t) rappresenta il valore del traffico in funzione del tempo, a e b i parametri di definizione della curva approssimante e T il valore asintotico di saturazione.

Per individuare un livello di saturazione sufficientemente appropriato allo specifico contesto geografico, si era tenuto conto di una serie di fattori, alcuni dei quali derivanti da valutazioni di carattere tecnico e connesse alle caratteristiche delle infrastrutture ed alla capacità delle stesse, altri derivanti dall'andamento del traffico negli anni ed in particolare nel 2004, nel 2005, nel 2006 e nel 2007, ed altri connessi alle condizioni generali del sistema socio-economico. Fino a quella data infatti, poteva ancora essere possibile seguire una metodica classica, in quanto gli elementi maggiormente destabilizzanti – crisi economiche internazionali e globalizzazione dei mercati – non avevano ancora espresso i loro effetti nella particolare area di lavoro. Seguendo pertanto i principi dell'ingegneria del traffico che gestiscono il rapporto domanda/offerta, si erano ipotizzate, per il sistema A4-A23-A28 e, dal 2010, A4-A34, delle curve logistiche con un livello di saturazione teorico pari a 42.000 e 24.000 vtmg, rispettivamente per il traffico leggero e per quello pesante. Tali valori si collegavano, in parte, al valore massimo della capacità ritenuto accettabile per i tronchi autostradali (0.8 x capacità teorica HCM e quindi pari a 1600 veic.eq./h per corsia) e, in parte, alla curva di tendenza dimostrata dall'andamento del traffico negli anni esaminati. Ciò aveva evidenziato, tra l'altro, l'opportunità di disporre di una terza corsia sulle tratte

caratterizzate da maggior carico, in modo da disporre di margini adeguati tra volumi in transito e massima portata di servizio tollerabile per questo tipo di categoria stradale.

L'espressione del trend complessivo era stata ottenuta anche tenendo conto di alcune condizioni al contorno, che riguardano separatamente le due categorie dei veicoli leggeri e di quelli pesanti.

In particolare, per quanto concerne i veicoli leggeri, si erano considerati gli incrementi di mobilità, specialmente turistica, manifestatisi a seguito dei miglioramenti nelle strutture ricettive regionali e dell'evoluzione delle condizioni economiche nei Paesi dell'Est (si sono infatti osservati negli anni trend positivi sia riferibili ad utenti originati in questi Paesi, che riferibili ad utenti dell'Europa occidentale che frequentano i poli turistici, specialmente balneari, di Istria e Croazia), ma anche conseguenti al forte sviluppo delle grandi strutture di vendita in FVG, che negli anni dal 2001 al 2010 hanno determinato veri e propri flussi incrementali nelle ore e giornate canoniche di massima affluenza (pomeriggi dei fine settimana).

Per quanto riguarda la componente del traffico commerciale che, come noto, è molto variegata e si compone di categorie anche molto diverse fra loro, si era partiti ancora dai dati reali degli anni sempre fino al 2007, che hanno messo in evidenza una crescita del 5,1% al 2005 e del 6,12% al 2006, in termini di veicoli x km.

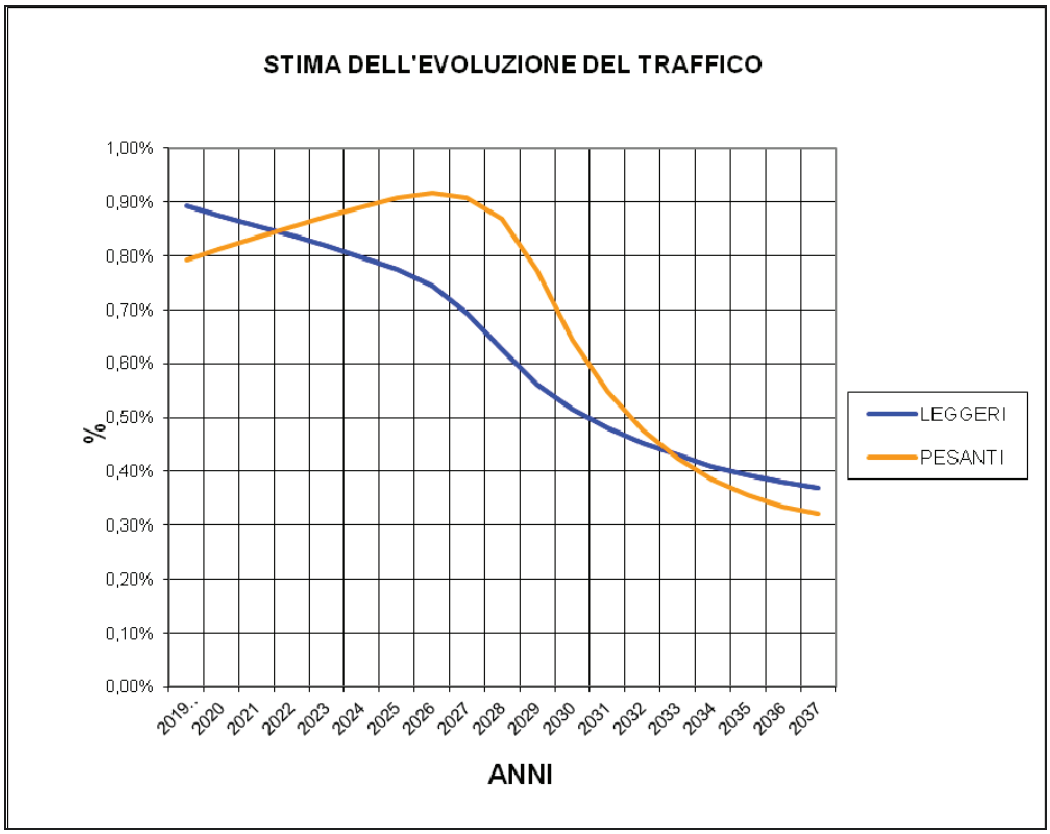
Per quest'ultima componente si era poi valutato che potrebbero manifestarsi delle modifiche sostanziali nel sistema di trasporto merci assolutamente non prima del 2025, più facilmente dopo quella data, con l'entrata in esercizio delle nuove infrastrutture ferroviarie e l'attuazione degli indirizzi strategici sul traffico di lunga percorrenza. Come si è visto al capitolo precedente, è probabile che questo fattore risulti decisamente meno influente e comunque alla data attuale non sembra aver inciso in alcun modo apprezzabile sul trasporto pesante su gomma. La lentezza nell'applicazione delle politiche che oggi hanno più il sapore di una dichiarazione d'intenti, che non quello di un piano operativo, dovrebbe quindi far registrare ancora per diversi anni un incremento nel traffico pesante su strada seguito poi, se non da un'inversione di tendenza, almeno da un arresto nella crescita. In ciò, potrebbe avere un peso lo sviluppo della logistica che, se non tale da stravolgere l'attuale sistema di scambi, potrebbe determinare un riordino almeno nelle modalità della distribuzione. Oltre a ciò si erano considerati i fattori di crescita legati agli effetti geopolitici determinati sia dall'allargamento dell'EU e secondariamente dallo spostamento del baricentro del traffico Est – Ovest verso oriente, suscettibili di generare ribaltamenti, generalmente di segno positivo, sul trasporto delle merci e, conseguentemente, sui flussi di traffico.

Ora, nel presente studio previsionale si sono dovuti considerare i valori d'esercizio degli anni 2008 – 2018, con previsione a tutto il 2019, caratterizzati dapprima dai cali del biennio 2008 – 2009 per entrambe le categorie dei veicoli leggeri e di quelli pesanti, poi dalla ripresa evidenziatasi nel 2010, dall'ulteriore contrazione tra il 2011 e il 2013 e finalmente dagli incrementi riavviatisi a partire da quella data fino al 2016 e dalla successiva stagnazione finanche contrazione del traffico leggero ed incremento solo per la componente pesante, con una sostanziale costanza negli anni 2018 e 2019. Come ovviamente già evidenziato, l'avvio degli importanti cantieri nell'ultimo biennio ha avuto un peso non trascurabile sui volumi effettivi di traffico, in quanto per molti giorni all'anno la corsia destinata ai veicoli pesanti è praticamente alla saturazione e quella dei leggeri non raggiunge minimamente i livelli di servizio auspicati, obbligando a forti contrazioni delle velocità di marcia (sono ancora in funzione apparecchiature autovelox che hanno fatto registrare fino a 200 infrazioni al giorno, nei primi tempi e ora agiscono come forti deterrenti; d'altro canto, ciò è necessario per garantire livelli appena accettabili di sicurezza). Questa elevata variabilità e le condizioni registrate nell'ultimo biennio sostanzialmente impediscono di individuare delle curve di tendenza raccordabili con quelle del periodo precedente.

Fino al 2016, i diversi fattori avevano quindi portato ad una stima dell'evoluzione del traffico descrivibile anche con un supporto matematico approssimante attraverso polinomiali impostate sui valori numerici degli ultimi esercizi, che prevedevano, per i veicoli leggeri, un incremento gradualmente decrescente fino al 2025 e successivamente un lento assestamento ripercorrendo un andamento di tipo logistico, per il comparto pesante si era prevista invece una tendenza prudentemente in crescita fino circa al medesimo orizzonte del 2025, per ripercorrere poi, del pari, un andamento del tipo logistico; per nessuna delle due categorie si era tuttavia ipotizzato ancora il raggiungimento della saturazione nel periodo di interesse.

Nel presente studio, tenendo conto, se pur con le dovute avvertenze – influenza dei cantieri in primo luogo - dei dati sui transiti registrati nell'ultimo biennio, nonché degli svarianti elementi potenzialmente significativi sull'evoluzione del fenomeno, si sono corrette le precedenti previsioni incidendo negativamente sull'evoluzione della componente leggera ed incrementando per contro la tendenza positiva del traffico merci.

Nella sottostante figura sono riportate le caratteristiche della curva previsionale assunta, i cui valori per gli incrementi sono riportati anche nella Tabella 1.

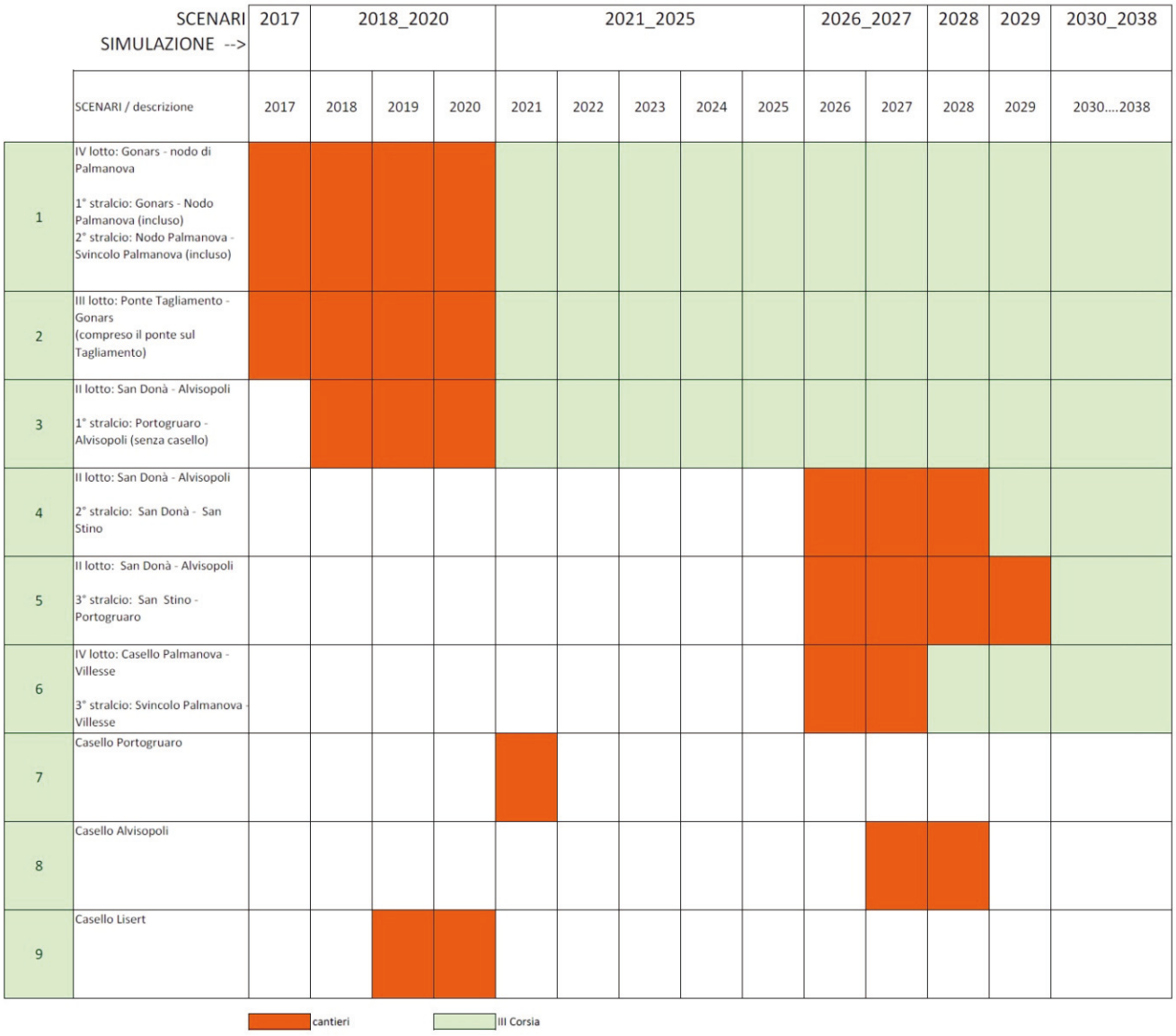


Coefficienti previsionali di evoluzione del traffico		
ANNI	LEGGERI	PESANTI
2019	0,89%	0,79%
2020	0,87%	0,81%
2021	0,86%	0,83%
2022	0,84%	0,85%
2023	0,82%	0,87%
2024	0,80%	0,89%
2025	0,78%	0,91%
2026	0,74%	0,92%
2027	0,69%	0,91%
2028	0,63%	0,87%
2029	0,56%	0,77%
2030	0,52%	0,64%
2031	0,48%	0,55%
2032	0,45%	0,48%
2033	0,43%	0,42%
2034	0,41%	0,38%
2035	0,39%	0,36%
2036	0,38%	0,34%
2037	0,37%	0,32%
2038	0,36%	0,31%

Tabella 1 – Stima dell'evoluzione del traffico – incrementi %

Stabiliti i trend generali dell'evoluzione per le due componenti, si sono quindi potuti attualizzare gli scenari di traffico simulati con il modello della mobilità all'anno di riferimento 2017-2018. Sulla base del cronoprogramma degli interventi che prevede lo svolgimento delle lavorazioni pertinenti ai diversi lotti evidenziati al capitolo 1 (vedi figura a pagina seguente con l'ipotesi di sviluppo dei cantieri), si sono infatti costruiti 6 scenari differenti - per i due intervalli temporali orari più significativi ciascuno – interpretativi delle condizioni del deflusso indotte dai lavori nelle varie condizioni.

A questo proposito, vale la pena di precisare che, in conseguenza della articolazione effettiva dei vari cantieri, che è operativamente molto complessa e che tuttavia è stata schematizzata in modo sufficientemente dettagliato, i risultati specifici per ciascun anno e specialmente le variazioni più consistenti potranno presentare, di fatto, una maggiore gradualità anche all'interno dei singoli periodi. Oltre a ciò, va anche sottolineato che, nella realtà, l'impatto effettivo dei lavori è ridotto sia nello spazio (susseguirsi delle sotto fasi di lavorazione, scelta dei periodi meno critici per quelle suscettibili di creare maggiore disagio, ecc.), che nel tempo, in quanto si è scelto di attribuire ad un anno intero anche le fasi di lavoro aventi durata prevista inferiore. Per contro, gli effetti reali sul deflusso sono spesso maggiori di quelli mediamente assunti nelle simulazioni: ad esempio l'effetto delle deviazioni tra segmenti contigui, che di fatto impediscono i sorpassi, le conseguenze degli accodamenti di veicoli pesanti che limitano i cambi di corsia in corrispondenza delle uscite ed obbligano i veicoli leggeri ad immissioni premature nella "coda", i forti rallentamenti dei mezzi pesanti stessi, spesso costretti a consistenti rallentamenti per lunghi periodi.



Lo scopo del modello è stato quindi quello di individuare, pur in forma discreta in relazione ai diversi scenari, le modifiche nelle condizioni operative dei tratti oggetto dei lavori, in modo da simulare le diverse scelte di itinerario di quote di utenza in ragione delle maggiori convenienze. Come meglio specificato al successivo capitolo 4, i dati sono stati ottenuti a partire dai valori orari simulati nei due scenari significativi scelti e dai rapporti tra i dati orari e quelli giornalieri effettivamente rilevati ai caselli e alle barriere terminali di competenza ed operando poi dei “raccordi” in modo da ottenere i valori sui tronchi intermedi.Si sono così ottenuti dei valori di TGM per tutti i tronchi appartenenti alla rete autostradale.

Da questi valori del TGM, che si riferiscono a giornate feriali, si è poi passati ai veicoli x km giornalieri in ragione delle lunghezze dei tronchi ed infine ai veicoli x km annuali. I risultati ottenuti per le tre direttrici fondamentali (A4 – A23 – A57 , A 28 e A 34), sono stati infine tarati per rapportarli ai valori veri da bilancio riferiti all'anno assunto a base nelle simulazioni; in questo modo si possono convertire gli scenari dei giorni feriali in scenari che tengono conto complessivamente delle situazioni di traffico e si correggono alcuni errori derivanti dalla impossibilità di disporre di dati disaggregati per alcune componenti del traffico “passante attraverso il sistema di

competenza" ovvero che utilizzano il sistema stesso senza essere intercettati in caselli o barriere dello stesso, aspetto questo che ha rilevanza nel momento in cui non è più possibile mantenere in funzione, nelle fasi di cantiere, le apparecchiature a portale di rilevamento dei flussi in sezioni interne della rete di competenza (cosa che invece avveniva negli anni scorsi, garantendo dei dati di riscontro di significativa importanza). Per ovviare a queste difficoltà contingenti nella modellazione, si sono tuttavia esaminate, nell'ambito del processo di taratura del modello di simulazione, le matrici O/D globali ed aggregate per mesi significativi negli anni 2017 e 2018. Ciò ha permesso di ottenere, attraverso un procedimento iterativo, degli scenari rappresentativi del traffico leggero e pesante sufficientemente attendibili ed utili per le finalità del presente studio.

Il procedimento del calcolo di attualizzazione è stato articolato per direttrice, applicando i coefficienti evolutivi a ciascuno scenario temporale simulato (rappresentativo dello stato dell'infrastruttura in base al programma dei cantieri) e trasferendo poi i dati relativi ai periodi nei quali tale scenario si prevede corrisponda alla situazione operativa dell'arteria A4 all'interno della tabella complessiva.

I valori di traffico, espressi in termini di veicoli x km, dall'esercizio 2018 a quello 2038, risultano quindi ottenuti dalla somma delle quote di pertinenza della A4 – A23 – A57 (quest'ultima in termini di "veicoli virtuali" derivanti dalla distribuzione concordata con le altre Società in sede di attivazione del Passante di Mestre), della A28 e della direttrice Villesse – Gorizia (A 34). Da queste elaborazioni si sono dedotti i coefficienti dell'andamento "globale" del traffico sul sistema di competenza (A4, A23, A28 e Villesse – Gorizia). I risultati del procedimento di calcolo condotto sono evidenziati in forma tabellare (si veda la Figura 1 e i grafici di Figura 2).

In conclusione, relativamente alle ipotesi di evoluzione del traffico illustrate, sussistono comunque delle cautele. Il volume di traffico ipotizzabile negli anni è infatti più che mai influenzato da diverse variabili economiche, politiche e culturali anche di difficile identificazione e quantificazione temporale specie per arterie con una collocazione geografica contemporaneamente "di frontiera" e "centrale" rispetto ad un ambito internazionale che oggi va considerato nella sua globalità. A ciò si aggiungono le incertezze che accompagnano gli interventi sulla rete, che, a loro volta, introducono oscillazioni anche molto forti nei livelli di fruizione delle infrastrutture coinvolte.

In sintesi, si possono ribadire i seguenti elementi suscettibili di influenzare l'evoluzione del traffico:

- le scelte di politica economica generali e le tempistiche di attuazione delle stesse sia a livello nazionale, che internazionale e, tra queste, quelle riguardanti nello specifico le modalità di trasporto;
- le reazioni a queste scelte, che determinano le situazioni economiche e che si traducono sia negli andamenti della produzione industriale, che nell'evoluzione dei rapporti commerciali, nelle zone più o meno limitrofe alla rete in concessione, con particolare riferimento a quelle esterne al territorio nazionale;
- l'entrata in esercizio di nuove infrastrutture stradali in Italia (escluse quelle comprese nel Piano Finanziario di Autovie Venete) e all'estero (in particolare la realizzazione di varie tratte inserite nel corridoio Mediterraneo (ex corridoio V) così come più sopra evidenziato, suscettibili di alterare la ripartizione modale o anche solo di creare nuovi percorsi preferenziali.

4. IL MODELLO STRUTTURALE DI CALCOLO E LA BASE DATI

Come già evidenziato al capitolo precedente, il modello della mobilità riveste grande importanza nell'ottenimento degli scenari previsionali sulla base dei quali costruire delle previsioni. Da un punto di vista metodologico, il procedimento si articola in due fasi fondamentali: la ricostruzione, appunto per simulazione, di una situazione "esistente" di riferimento, nella quale i rapporti di causa – effetto sono chiaramente individuabili (ovvero correlazione tra matrici origine/destinazione degli spostamenti e flussi sugli archi di un sistema rappresentativo della rete stradale) e la simulazione di situazioni future che vanno a modificare uno o più parametri mantenendo gli altri costanti di modo che le leggi che regolano domanda e offerta di traffico rimangano ancora valide.

Per la ricostruzione della situazione di riferimento assumono ovviamente grande importanza le analisi che si possono condurre sulla domanda e sull'offerta infrastrutturale. Se per quest'ultima le procedure sono piuttosto semplici, in quanto si tratta di acquisire elementi fisici inanimati e sostanzialmente fissi sul territorio, altro è il tema della domanda, poiché riguarda i comportamenti delle persone che variano nel tempo e nello spazio. I maggiori impegni riguardano quindi senz'altro l'individuazione dei parametri che esprimono la domanda.

Per ottenere degli scenari previsionali attendibili, negli anni, la concessionaria uscente si è fatta carico di svolgere diversi tipi di analisi, che inizialmente hanno portato alla costruzione di un modello di base e, successivamente, hanno permesso di focalizzare aspetti particolari e soprattutto di aggiornare la situazione di riferimento sulla base di nuovi dati di input e di modificate configurazioni infrastrutturali. Ottenuti diversi tipi di dati descrittori della domanda, si è poi trattato di ricomporre i risultati ottenuti per raggiungere un quadro complessivo focalizzato sugli elementi di maggiore interesse.

Vale la pena di ricordare alcune delle più importanti indagini di campo eseguite negli ultimi 20 anni:

- Interviste all'utenza sulla viabilità ordinaria, con particolare riferimento al sistema pordenonese e alla viabilità ordinaria principale dell'Isontino (all'epoca degli studi a supporto del completamento della A 28 e della A 34).

- Rilevamenti di lunga durata dei flussi veicolari in transito sulla viabilità principale ordinaria, sulla A 28 e sulla direttrice Villesse - Gorizia utilizzando analizzatori dei flussi di traffico, per la definizione dei volumi nel periodo delle 24 ore e la stima del TGM.

- Rilevamenti manuali (conteggio dei veicoli in transito per categoria e direzione) su varie tratte della viabilità ordinaria ed in intersezioni significative in più fasce orarie, al fine della determinazione degli scenari di punta (tutt'ora in corso nell'area d'influenza del sistema autostradale in argomento).

- Rilevamenti, in varie fasce orarie, sulle tratte autostradali non soggette a pagamento di pedaggio, con il metodo della lettura parziale delle targhe per ricostruire le matrici origine/destinazione su quelle tratte (sempre all'epoca degli studi a supporto del completamento della A 28 e della A 34) .

- Rilevazioni dei flussi di traffico mediante sensori posizionati all'interno della rete di competenza (2015).

Si sono poi utilizzati, con riferimento allo studio condotto nel 2016, previe opportune elaborazioni per ottenere parametri utili alla taratura del modello di simulazione, oltre a svariati risultati di analisi puntuali sulla rete viaria regionale, altre informazioni sui flussi di traffico derivanti da:

- campagne d'indagine condotte dalla Regione Friuli Venezia Giulia (2005);
- dati forniti da ASPI relativi alla A 27 e alla A 23 interconnesse con il sistema autostradale di competenza (2015);
- dati forniti da Concessioni Autostradali Venete S.p.A. relativi al Passante di Mestre e Venezia – Padova interconnesse con il sistema di competenza (2015);
- dati forniti dalla Provincia di Udine (ora Regione FVG) sulle strade di competenza (2015);
- dati forniti dalla Provincia di Trieste (ora Regione FVG) sulle strade di competenza (2015);
- dati forniti da Direkcija RS za ceste – organismo Sloveno sulla rete principale del Paese (Anni 2010 – 2014 – 2015).

Nel presente studio, si sono utilizzati in via prioritaria e previa elaborazione dei dati disaggregati:

- i volumi di traffico rilevati ai caselli e alle barriere di competenza;
- matrici delle consistenze dei flussi di traffico rilevabili articolate per categorie veicolari.

4.1. Modelli di interazione domanda-offerta

Modello di offerta

Per quanto attiene all'area di studio, il modello è stato esteso ad un'area vasta, delimitata, ad ovest, dal tracciato della S.S. 13, fino all'area di Mestre e, ad est, comprendente il territorio Sloveno fino a Lubiana. La versione attuale del modello comprende dunque un grafo dell'intera rete della viabilità principale della Regione Friuli Venezia Giulia, di parte di quella della Regione Veneto e degli archi principali della zona prossima ai confini orientali, situata in Slovenia.

Si è innanzitutto individuata l'ossatura viaria fondamentale sulla base di un'analisi interdisciplinare della struttura territoriale, in modo cioè da interpretare i rapporti tra localizzazioni ed individuare gli assi a supporto delle reciproche relazioni. Per confermare certe funzioni vengono condotti abitualmente sopralluoghi e verifiche di campo, anche con lo scopo di approfondire le analisi in determinate zone di interesse. Tra questi, negli anni è stato seguito l'avanzamento degli interventi sulle infrastrutture autostradali in area Slovena, sulla viabilità principale nel Pordenonese, nell'area Triestina e nelle zone confinanti del Veneto con riferimento alla realizzazione del Passante di Mestre. Sono altresì stati monitorati gli interventi più significativi di insediamento della grande distribuzione commerciale, specialmente se associati a modifiche infrastrutturali.

Come noto, gli elementi costitutivi di un grafo sono i "nodi", che necessitano di un'analisi puntuale per caratterizzare le "svolte", con i rispettivi perditempi e capacità, gli "archi" ovvero i segmenti stradali omogenei tra due nodi, le "zone territoriali", che discretizzano il territorio assunto quale insieme di ambiti origine e/o destinazione degli spostamenti ed i "connettori", che collegano appunto le zone territoriali ai nodi. Attualmente, sono state definite 200 differenti zone territoriali.

Queste semplificazioni del sistema reale sono spesso delicate ed è necessario valutare gli effetti derivanti da ciascuna ipotesi. E' infatti possibile accettare delle approssimazioni della realtà soltanto se esse sono bene padroneggiate ovvero se si conoscono i motivi e le conseguenze di tali approssimazioni. Questi aspetti dipendono in una buona misura dalla scala alla quale si opera. Nella fattispecie, è stato necessario che i meccanismi di funzionamento dei nodi rispettassero quelli reali e ciò è stato fatto nella fase di attribuzione delle caratteristiche delle manovre di svolta, specifiche per ogni ramo afferente i singoli nodi. Se però il nodo rappresenta un centro abitato, si è tenuto conto di tempi complessivi di attraversamento dello stesso. Se invece il nodo coincide con un'intersezione stradale, sono stati attribuiti i tempi di svolta alle varie manovre. Attualmente, il modello comprende quasi 700 nodi nella situazione esistente.

Per quanto attiene agli archi, le loro caratteristiche sono state acquisite sia dai supporti cartografici disponibili, che direttamente sul campo. Queste analisi dirette sono fondamentali anche per valutare gli aspetti funzionali dei singoli archi, individuare eventuali penalizzazioni puntuali ed una serie di parametri utili nella definizione delle capacità (larghezza della sede stradale, presenza di ostacoli laterali, densità degli accessi, ecc.) Attualmente la rete esistente si compone di oltre 2.200 archi.

Il grafo interpreta quindi in modo discretamente dettagliato non soltanto l'infrastruttura autostradale, ma anche le condizioni della rete della viabilità ordinaria, specialmente nelle zone più prossime ai corridoi autostradali che, in questo studio, hanno maggiore interesse. Il grafo del sistema infrastrutturale esistente costituisce la base dello strumento di simulazione, in quanto il modello domanda - offerta è tarato facendo riferimento a questa configurazione.

Per la simulazione degli scenari previsionali sono invece introdotte nel grafo le modifiche attinenti ai singoli interventi infrastrutturali. Naturalmente, le simulazioni avvengono a domanda invariata in modo da evidenziare solo gli effetti determinati dalle modificazioni dell'offerta.

Modello di domanda

Il modello della mobilità è di tipo dinamico ovvero è un modello di assegnazione delle matrici del traffico alla rete in cui si assume che la scelta di un itinerario dipenda, in primo luogo, dal tempo di viaggio. I tempi di viaggio dipendono, a loro volta, dalle caratteristiche delle strade e degli incroci, dalle lunghezze degli itinerari e dal grado di carico presente sugli archi e nelle intersezioni. Quest'ultimo aspetto gioca un ruolo tanto più rilevante quanto più i flussi di traffico sono elevati ossia prossimi alla capacità delle strade. In reti cariche, il tempo di percorrenza di un arco e il tempo di svolta t corr sono determinati da funzioni CR (capacity restraint), che descrivono le correlazioni tra il corrente volume di traffico, q, e la capacità q max. Nella fattispecie si sono adoperate funzioni CR conformi alle specifiche dell'HCM ("Highway Capacity Manual" 2000). Il risultato di queste correlazioni è appunto il tempo di viaggio corrente t corr :

$$t\ corr = t\ o\ (1 + a\ (\ q\ /\ \ c\ .\ q\ max)\ b)$$

con:

t corr = tempo di viaggio corrente nella rete carica (s)

t o = tempo di viaggio nella rete scarica (s)

q = volume di traffico su di un elemento di rete e nell'unità di tempo

q max = capacità dell'elemento di rete

a, b, c = parametri sperimentali.

A questo tempo corrente, che rappresenta l'impedenza propria dell'arco, possono essere aggiunti altri "tempi", che rappresentano "impedenze" particolari. Nel caso di archi a pedaggio, si sono costruite particolari impedenze rappresentative di questo fattore, che tengono conto di un equilibrio tra costo di viaggio supplementare e valore del tempo. I parametri sono articolati tra la categoria dei veicoli leggeri e quella dei mezzi pesanti.

Nel modello impiegato si sono assegnate più matrici di domanda (categoria dei veicoli leggeri e categoria dei veicoli pesanti) contemporaneamente, attraverso un procedimento "multiequilibrio". Questo procedimento consente di tenere conto di vincoli diversi sulla rete per le due categorie (impossibilità di usare determinate strade, impossibilità di effettuare determinate manovre o limiti di velocità diversi). Il modello effettua così una ricerca di itinerario che considera l'impedenza specifica per ogni classe di domanda.

Per quanto attiene alla domanda da assegnare, si sono costruite delle matrici origine/destinazione inizialmente a partire dai dati territoriali ISTAT; l'aggiornamento e l'integrazione delle stesse è poi avvenuta negli anni con il supporto di un'ampia base di dati reali sui flussi di traffico riferiti agli anni 2004 – 2018 come innanzi specificato, per i quali si ha una buona disponibilità di informazioni attinenti ad un vasto insieme di tronchi stradali.

Naturalmente, si dispone dell'intera base dati relativa ai flussi sulle autostrade di competenza a pedaggio e a questi valori viene data priorità nell'ambito dei processi di aggiornamento del modello.

Per poter utilizzare un modello di tipo dinamico, le simulazioni dei flussi di traffico sono condotte su scenari orari. In particolare, si è lavorato ricostruendo gli scenari 8.00 – 9.00 e 17.00 – 18.00, che rappresentano, per la maggior parte delle realtà autostradali, delle condizioni di carico elevato. Come già accennato, i dati sui volumi di traffico sono articolati nelle due componenti dei veicoli leggeri e dei veicoli pesanti (nel modello di simulazione questi ultimi sono espressi in termini di veicoli equivalenti).

Attualmente, nello scenario orario 8.00 – 9.00 sono assegnati 73.292 spostamenti di veicoli leggeri e 25.038 spostamenti di veicoli pesanti equivalenti. Nello scenario orario 17.00 – 18.00 sono invece assegnati 70.619 spostamenti di veicoli leggeri e 23.988 spostamenti di veicoli pesanti equivalenti. La calibrazione del modello avviene attraverso un procedimento iterativo di ricerca del "best fit" tra dati O/D assegnati e dati rilevati sulla rete nelle "sezioni di riscontro".

Si precisa che, in tutti gli scenari, si è tenuto conto del sistema di pedaggiamento che comprende un pedaggio virtuale alla barriera di Portogruaro pari a 10 km, un pedaggio virtuale alla barriera di Sacile Ovest pari a 10 km, un pedaggio virtuale alla barriera di Villesse pari a 10 km e un pedaggio virtuale pari a 7 km alla barriera del Lisert. Oltre a ciò si è tenuto conto del sistema di ripartizione tariffaria applicato nel sistema Tangenziale di Mestre individuando un "pedaggio virtuale equivalente" da applicare all'ultimo tronco di competenza della A4 (ossia immediatamente ad est del Bivio Passante) e che è emerso essere pari a 9,19 km per la componente

leggera e a 5,43 km per quella pesante. In tal modo si è tenuto conto delle quantità complessive dei veicoli chilometro, sia reali, che virtuali.

Nelle elaborazioni si ottengono quindi dei “grafi caricati” con i valori dei flussi orari presenti, articolati per componente leggera e componente pesante, quest'ultima omogeneizzata in termini di autovetture equivalenti, assegnando appunto un valore equivalente ad ogni diversa classe veicolare. Ciò è necessario per poter applicare l'algoritmo che interpreta le scelte più convenienti di itinerario in ragione delle quote di traffico già presenti in ogni fase dell'assegnazione delle matrici O/D.

4.2 Risultati delle simulazioni e rappresentazione degli scenari previsionali

Avendo raggiunto una accettabile rappresentazione della situazione esistente sulla base dei dati effettivi disponibili – in ciò dando la preferenza a quelli più recenti e maggiormente focalizzati sugli archi di interesse -, si estraggono i valori riguardanti gli archi autostradali nei due scenari orari simulati. Essi sono poi estesi ai valori del TGM sui singoli tronchi. Come accennato al precedente capitolo, questa operazione è condotta sulla base dei rapporti esistenti tra i valori dei flussi nelle diverse fasce orarie ed i valori giornalieri del traffico, peraltro variabili nei diversi mesi. Nell’ultima e più aggiornata versione del modello si sono elaborati i dati riguardanti il 2017-18, estraendo, in particolare, valori per 4 mesi significativi, luglio, ottobre e dicembre 2017 e febbraio 2018 e mediando i dati.

Si precisa che le simulazioni orarie riguardano le giornate feriali e, di conseguenza, anche il TGM si riferisce alle giornate feriali. Nelle allegate tabelle “Aggiornamento della base dati per le simulazioni della mobilità – Flussi veicolari ai caselli di competenza” sono riportati i valori elaborati per ogni casello, nei diversi mesi, nei due scenari orari e nelle varie articolazioni per tipologia veicolare; si sono anche elaborati i dati relativi alle giornate di sabato e domenica, sempre nei mesi trattati, onde valutare le differenze di questo scenario rispetto a quello feriale e si sono infine calcolati i valori equivalenti per le classi dei mezzi pesanti, in modo da disporre soltanto di due categorie nelle simulazioni e nei successivi calcoli dei veicoli x km.

Da queste elaborazioni sono desumibili diverse caratteristiche del traffico che interessa il sistema di competenza. Con riferimento alle differenze tra gli scenari feriali e festivi, si evince ad esempio che, nel mese di luglio, i transiti sono praticamente equivalenti nei caselli a maggiore valenza turistica, tipicamente Latisana, ma anche Cessalto, S. Stino e S. Donà, con contrazioni significative nel mese di ottobre, anche in altri caselli e, in particolare, alla barriera del Lisert. Le differenze tra i vari mesi dell'anno sono molto ridotte invece per le classi dei mezzi pesanti nelle giornate feriali.

Come si è detto in precedenza, ai fini del presente studio si sono costruiti 6 scenari previsionali orari (oltre a quello base di riferimento) in funzione della progressione degli interventi infrastrutturali previsti dal PEF (si veda la precedente figura con l’ipotesi di sviluppo dei cantieri). Per tenere conto della realizzazione della Terza Corsia sulla A4, nel modello si è ipotizzata, sempre secondo i criteri definiti dall’Highway Capacity Manual 2000, che lungo i tronchi ove sono via, via previste le lavorazioni, si verifichi una riduzione dei livelli di servizio e quindi un rallentamento della marcia (ponendo al massimo un limite nelle curve di deflusso pari a 100 km/h), pur a fronte del mantenimento di due corsie di marcia, anche se di larghezza ridotta rispetto alla sezione corrente. Come noto, una riduzione della capacità è prodotta anche dall’effetto “ostacolo laterale”, tanto più significativo in

presenza di veicoli di grande dimensione, praticamente sempre presenti e compatti sulla corsia di destra. Il procedimento permette di simulare le temporanee possibili contrazioni dei flussi di traffico nei periodi specifici.

I grafi caricati relativi ad ogni scenario infrastrutturale, pure allegati alla presente relazione, presuppongono l'invarianza delle matrici O/D di domanda, intendendo esplorare i soli effetti delle modifiche dell'offerta. Questo metodo permette di studiare, isolandoli, i due parametri fondamentali che determinano i livelli di mobilità su di una rete.

Per calcolare i veicoli x km annuali si sono poi individuati, dapprima, per ogni scenario e per ogni tronco (identificato da una propria codifica), i coefficienti di raccordo tra valori orari e valori del TGM feriali (dal lunedì al venerdì) e, successivamente, si sono riportati tali dati in una tabella complessiva, precisando che la stessa costituisce parte di un processo automatico costruito per step a partire dai dati orari simulati nei due scenari rappresentativi.

Sulla base poi delle lunghezze degli archi e di un coefficiente finalizzato a trasformare i valori giornalieri in un dato di valenza annuale, si sono ottenuti i veicoli x km, anche su base annua tenendo conto anche delle specifiche valenze delle giornate festive e dei picchi di carico), non soltanto per l'anno di riferimento, ma anche per tutti gli scenari previsionali considerati.

I risultati ottenuti mediante il modello strutturale di simulazione della mobilità nell'area geografica di interesse, espressi in veicoli x km all'anno di riferimento, ossia al 2017-18, sono poi stati attualizzati, applicando le curve di evoluzione in precedenza descritte, ai fini delle previsioni sull'arco temporale 2019 – 2038.

Come già accennato, queste operazioni sono state condotte separatamente per ciascuna arteria, ossia A4 (con A57 per tenere conto dei veicoli virtuali nella zona del Passante di Mestre) ed A23, A28 e direttrice Villesse – Gorizia (A34), in modo da evidenziare anche singolarmente sia gli effetti dei cantieri, che gli specifici apporti – sia di domanda di traffico, che economici - al sistema. E' necessario specificare che in questa fase di creazione della tabella previsionale per ogni arteria, è stato necessario tenere conto che, nel 2019 gli esercizi finanziari sono passati da un'organizzazione impostata su due semestri, ad una coincidente con l'anno solare. Ciò ha comportato l'esigenza di introdurre un "semestre di raccordo" a completamento dei dati relativi al 2019, ottenuto in base alle previsioni per l'anno 2019 per i mesi ancora non rientrati nel bilancio consolidato, che invece è stato riportato per l'esercizio 2018-2019. Successivamente, ovvero dal 2020, le previsioni si riferiscono agli anni solari. In conseguenza, gli andamenti previsionali vanno letti a partire da questo anno, pur conservando le curve evolutive a partire dal 2019.

Negli anni successivi, ovvero dal 2020 al 2038, si sono quindi inseriti nelle tabelle, sempre per ogni direttrice, i valori dei veicoli x km attualizzati secondo le curve di tendenza e derivanti dai valori simulati all'anno base. Le diverse colorazioni delle righe, evidenziano gli esiti delle previsioni ad ogni diversa configurazione dei cantieri.

Il passaggio finale è costituito dalla composizione della tabella di Figura 1, che raccoglie i contributi delle tre direttrici a formare i valori complessivi riferiti a tutta la rete. In pratica, per gli anni antecedenti l'esercizio 2019 si sono assunti i dati consuntivati, mentre la successiva evoluzione è quella di previsione, anche derivante dagli interventi programmati sulla rete. I coefficienti "generali" di evoluzione sono quindi quelli ottenuti sommando i veicoli x km su tutto il sistema di competenza (si vedano le ultime tre colonne "coefficienti di crescita per tutta la rete", che in pratica riassumono sia gli effetti esogeni, che quelli derivanti dalle specifiche situazioni per il

completamento della Terza Corsia). Nei grafici di Figura 2 sono raffigurati gli andamenti sul periodo per le tre direttrici e per tutto il sistema di competenza.

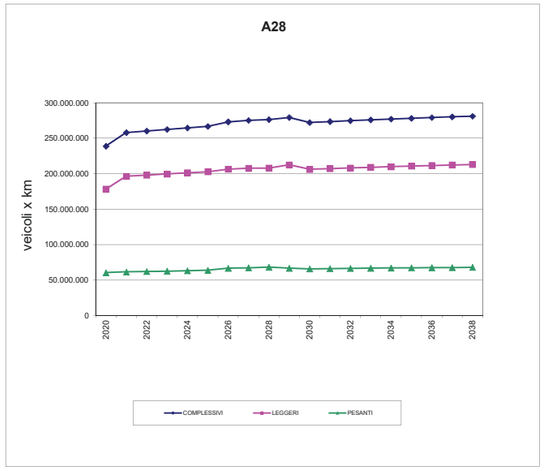
AGGIORNAMENTO STUDIO DEL TRAFFICO 2017-2018

Fig. 1

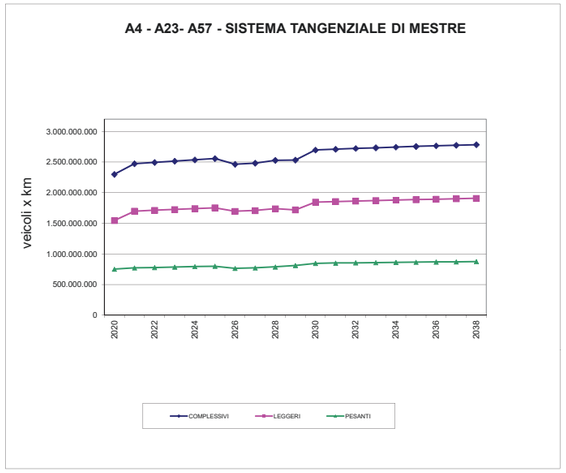
Aggiornamento dello scenario base 2017-2018 /2019

ANNO	TRATTO A4 + A23 + A57 + TG MESTRE			COEFFICIENTI DI CRESCITA per TRATTO A4 + A23 + A57 + TG MESTRE			A28			DIRETTRICE VILLESSE-GORIZIA			VEICOLI PER KILOMETRO SU TUTTO IL SISTEMA DI COMPETENZA (veicoli paganti)			COEFFICIENTI DI CRESCITA per TUTTA LA RETE			ANNO
	COMPLESSIVI	LEGGERI	PESANTI	COMPLESSIVI	LEGGERI	PESANTI	COMPLESSIVI	LEGGERI	PESANTI	COMPLESSIVI	LEGGERI	PESANTI	COMPLESSIVI	LEGGERI	PESANTI	COMPLESSIVI	LEGGERI	PESANTI	
2017/2018	2.339.354.482	1.603.535.679	735.818.803				241.262.067	181.993.272	59.268.795	60.435.103	41.206.237	19.228.866	2.641.051.652	1.826.735.188	814.316.464				**2017/2018**
2018/2019	2.283.858.405	1.539.906.444	743.951.961				234.695.578	174.771.673	59.923.905	59.012.556	39.571.149	19.441.407	2.577.566.539	1.754.249.266	823.317.273				**2018/2019**
2019 (luglio-dicembre)	1.140.001.157	766.115.984	373.885.173				118.382.818	88.347.299	30.035.519	30.574.946	20.745.491	9.829.455	1.288.958.921	875.208.774	413.750.147				**2019 (luglio-dicembre)**
2020	2.299.481.495	1.545.627.343	753.854.152				238.799.102	178.239.332	60.559.771	61.672.565	41.853.712	19.818.853	2.599.953.162	1.765.720.387	834.232.775				**2020**
2021	2.473.313.744	1.698.837.451	774.476.293	7,56%	9,91%	2,74%	258.077.862	196.440.785	61.637.077	60.736.188	40.971.591	19.764.598	2.792.127.795	1.936.249.827	855.877.968	7,39%	9,66%	2,59%	**2021**
2022	2.494.177.467	1.713.086.845	781.090.623	0,84%	0,84%	0,85%	260.251.960	198.088.478	62.163.482	61.248.644	41.315.250	19.933.395	2.815.678.071	1.952.490.572	863.187.499	0,84%	0,84%	0,85%	**2022**
2023	2.515.022.010	1.727.118.529	787.903.481	0,84%	0,82%	0,87%	262.416.683	199.710.996	62.705.687	61.760.916	41.653.658	20.107.259	2.839.199.609	1.968.483.183	870.716.427	0,84%	0,82%	0,87%	**2023**
2024	2.535.779.321	1.740.866.113	794.913.209	0,83%	0,80%	0,89%	264.564.223	201.300.664	63.263.559	62.271.361	41.985.214	20.286.147	2.862.614.905	1.984.151.990	878.462.915	0,82%	0,80%	0,89%	**2024**
2025	2.556.502.468	1.754.375.726	802.126.742	0,82%	0,78%	0,91%	266.700.465	202.862.814	63.837.652	62.781.267	42.311.031	20.470.236	2.885.984.200	1.999.549.571	886.434.629	0,82%	0,78%	0,91%	**2025**
2026	2.464.584.959	1.698.117.283	766.467.676	-3,60%	-3,21%	-4,45%	273.142.695	206.355.547	66.787.149	56.801.181	37.718.016	19.083.166	2.794.528.836	1.942.190.846	852.337.990	-3,17%	-2,87%	-3,85%	**2026**
2027	2.483.341.093	1.709.911.819	773.429.274	0,76%	0,69%	0,91%	275.182.577	207.788.821	67.393.756	57.236.484	37.979.992	19.256.492	2.815.760.155	1.955.680.632	860.079.523	0,76%	0,69%	0,91%	**2027**
2028	2.529.866.819	1.740.201.463	789.665.356	1,87%	1,77%	2,10%	276.291.976	207.966.095	68.325.881	67.726.672	45.734.832	21.991.841	2.873.885.467	1.993.902.389	879.983.078	2,06%	1,95%	2,31%	**2028**
2029	2.533.993.027	1.720.430.542	813.562.484	0,16%	-1,14%	3,03%	279.275.010	212.423.779	66.851.232	65.556.337	42.918.428	22.637.909	2.878.824.374	1.975.772.749	903.051.625	0,17%	-0,91%	2,62%	**2029**
2030	2.695.841.040	1.847.309.369	848.531.670	6,39%	7,37%	4,30%	272.165.615	206.252.143	65.913.472	68.480.081	46.175.563	22.304.518	3.036.486.736	2.099.737.075	936.749.660	5,48%	6,27%	3,73%	**2030**
2031	2.709.365.391	1.856.184.147	853.181.244	0,50%	0,48%	0,55%	273.517.661	207.243.012	66.274.649	68.824.134	46.397.398	22.426.737	3.051.707.186	2.109.824.557	941.882.629	0,50%	0,48%	0,55%	**2031**
2032	2.721.824.093	1.864.581.351	857.242.742	0,46%	0,45%	0,48%	274.770.704	208.180.560	66.590.144	69.140.792	46.607.295	22.533.497	3.065.735.590	2.119.369.207	946.366.382	0,46%	0,45%	0,48%	**2032**
2033	2.733.470.002	1.872.603.321	860.866.681	0,43%	0,43%	0,42%	275.947.863	209.076.214	66.871.649	69.436.569	46.807.813	22.628.756	3.078.854.435	2.128.487.348	950.367.086	0,43%	0,43%	0,42%	**2033**
2034	2.744.440.859	1.880.271.725	864.169.134	0,40%	0,41%	0,38%	277.060.573	209.932.391	67.128.182	69.715.058	46.999.494	22.715.564	3.091.216.490	2.137.203.610	954.012.880	0,40%	0,41%	0,38%	**2034**
2035	2.754.907.187	1.887.667.856	867.239.331	0,38%	0,39%	0,36%	278.124.842	210.758.169	67.366.673	69.980.636	47.184.368	22.796.268	3.103.012.665	2.145.610.394	957.402.272	0,38%	0,39%	0,36%	**2035**
2036	2.764.997.551	1.894.851.806	870.145.745	0,37%	0,38%	0,34%	279.152.699	211.560.257	67.592.442	70.236.605	47.363.939	22.872.666	3.114.386.855	2.153.776.003	960.610.852	0,37%	0,38%	0,34%	**2036**
2037	2.774.808.844	1.901.867.956	872.940.888	0,35%	0,37%	0,32%	280.153.178	212.343.611	67.809.567	70.485.455	47.539.316	22.946.139	3.125.447.476	2.161.750.882	963.696.593	0,36%	0,37%	0,32%	**2037**
2038	2.784.361.685	1.908.714.681	875.647.004	0,34%	0,36%	0,31%	281.127.824	213.108.048	68.019.777	70.727.729	47.710.457	23.017.272	3.136.217.238	2.169.533.186	966.684.053	0,34%	0,36%	0,31%	**2038**

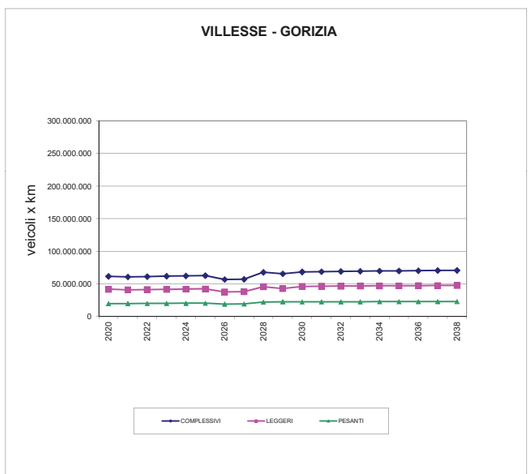
FIGURA 2



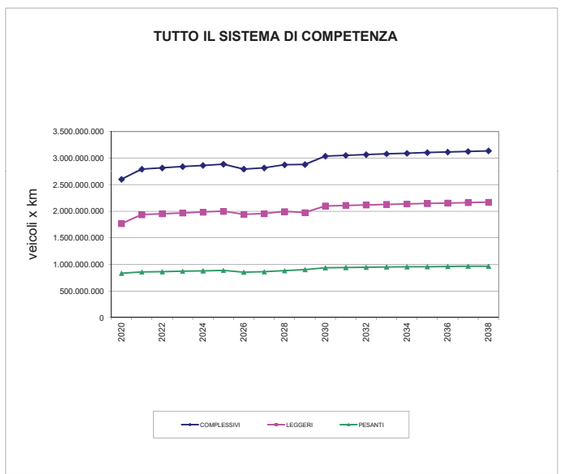
PREVISIONI DI TRAFFICO DIRETTRICE A28



PREVISIONI DI TRAFFICO DIRETTRICI A24 - A23



PREVISIONI DI TRAFFICO DIRETTRICE VIL-GO



PREVISIONI DI TRAFFICO TUTTO IL SISTEMA

Il Ministero delle Infrastrutture e

della Mobilità sostenibili

TERZO ATTO AGGIUNTIVO ALLA CONVENZIONE UNICA SOTTOSCRITTA IL 07 NOVEMBRE 2007

ALLEGATO B

QUANTIFICAZIONE DEL CAPITALE INVESTITO NETTO REGOLATORIO

AUTOVIE VENETE

Determinazione del valore dei cespiti devolvibili ai fini della quantificazione dell'indennizzo da subentro.

Allegato 1)

Tabelle MIT 1, 2, 3

Aggiornamento al 30/06/2020

Nel presente allegato si propongono le tabelle 1, 2 e 3 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti già inviate in data 18 settembre 2020 con l'aggiornamento dei dati contabilizzati al 30 giugno 2020.

A tale proposito, come anticipato nella "Relazione esplicativa ai prospetti dei dati di spesa – Aggiornamento al 30/06/2020", le tabelle differiscono dal citato precedente invio come segue:

- nelle tabelle 1 viene aggiunta una colonna "Contabilizzato al 30/06/2020" a fianco della colonna "Contabilizzato al 31/12/2019", sia per le opere non commissariate (figure da 1 a 25), i cui movimenti contabili del periodo vengono articolati per voce di Quadro Economico, sia per le opere commissariate (figure da 26 a 43) per le quali viene compilata la sola riga di "Totale Lavori + Somme a Disposizione" con le risultanze dei movimenti contabili registrati nel primo semestre 2020;
- sempre nelle tabelle 1, per le opere con movimenti contabili ricadenti nel periodo di aggiornamento sono stati ricalcolati – per singola voce di quadro economico e per le sole opere non commissariate – sia gli importi dei differenziali nei 3 criteri (Q.E. totale, Q.E. 2 macro-voci, Q.E. 5 macro-categorie) sia, ove necessario, anche la riga "Totale differenziale (incluso variazioni CIN)";
- nella tabella 2 (figura 44) è stata aggiunta la colonna "Speso al 1° SEMESTRE 2020" ed è stata aggiornata la colonna con il "CONTABILIZZATO A TUTTO IL 30/06/2020"; in calce al prospetto, in coincidenza con la colonna "CONTABILIZZATO A TUTTO IL 30/06/2020", è stato riportato il valore del Capitale Investito Netto contabilizzato alla medesima data;
- nelle tabelle 3 (figure da 45 a 47) sono state aggiornate unicamente - per effetto delle movimentazioni del periodo - le colonne relative all'applicazione dei 3 criteri (Q.E. totale, Q.E. 2 macro-voci, Q.E. 5 macro-categorie) e la colonna "CONTABILIZZATO A TUTTO IL 30/06/2020 AL NETTO IMPORTI NON RICONOSCIBILI".

Inoltre, rispetto al precedente invio, in figura 25 viene introdotta l'opera "P.141 - Lavori di realizzazione del nuovo Centro Operativo Autostradale Veneto" in virtù dell'intercorso decreto di approvazione del Concedente nel mese di gennaio 2020, ancorché l'opera non abbia registrato al 30 giugno 2020 alcuna movimentazione contabile.

Infine, come nel precedente invio del 18 settembre 2020, nelle tabelle 2 e 3, oltre alle opere Autovie non commissariate sono riportate anche le Opere attratte alla competenza del Commissario Delegato ai fini della quadratura degli schemi con gli importi risultanti dalla contabilità generale: l'investimento del semestre gennaio-giugno 2020 è attestato dal decreto commissariale n. 433 del 16 settembre 2020.

TABELLE 1

ARTICOLAZIONE SPESA PER INVESTIMENTI

OPERE NON COMMISSARIATE

Lett. Art.2 comma 2 - lettera k3 - "P. 126 - Centro Servizi e Magazzino Ricovero Automezzi di Porcia" - Codice SIVCA 003 - 002 - A028 - 01 - K005 - 01

Decreto di Approvazione Progetto Definitivo	Protocollo	Data		
	\	\		
Decreto di Approvazione Progetto Esecutivo	**Protocollo**	**Data**	**Protocollo**	**Data**
	M_INF-SVCA-0002990	27/03/2015	M_INF-SVCA-0007870	05/05/2017
Decreto di Approvazione Perizia di Variante	**Protocollo**	**Data**		
	M_INF-SVCA-0015634	21/06/2019		

Tipo di Spesa	Importi approvati	Voci 5 macro-categorie	Importi approvati 5 macro-categorie	Importo Certificato di Collaudo	Importo CRE/MIT - S.I.L.	Importo Altra Certificazione	Contabilizzato al 30/06/2014	Contabilizzato al 31/03/2017	Contabilizzato al 30/06/2019	Contabilizzato al 31/12/2019	Contabilizzato al 30/06/2020	Note	differenze rispetto Q.E. totale	differenze rispetto Q.E. 2 macro-voci	differenze rispetto Q.E. 5 macro-categorie	variazioni regolatorie al CIN iniziale	CODICE REGOLA DI CONFRONTO	rif. allegati
Lavori	**2.402.464,34**		**2.402.464,34**	**2.405.598,92**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**822.254,87**	**2.389.467,73**	**2.389.467,73**	**2.405.598,92**			**2.652,67**				
Lavori principali	2.352.464,34	LAVORI	2.402.464,34	2.358.251,59	0,00	0,00	0,00	822.254,87	2.342.120,40	2.342.120,40	2.358.251,59	La spesa sostenuta è stata riconosciuta dal certificato di collaudo nei rapporti tra la Concessionaria e il Concedente.	0,00	0,00			**8**	**1**
Accantonamento per transazioni ed accordi bonari	50.000,00			47.347,33	0,00	0,00	0,00	0,00	47.347,33	47.347,33	47.347,33	La spesa sostenuta trova totalmente copertura nella voce specifica prevista nell'ultimo quadro economico approvato dal M.I.T./ANAS.	2.652,67	2.652,67			**5**	**2**
Somme a disposizione																		
Oneri per l'allacciamento a pubblici servizi	1.352,44	INTERFERENZE	1.352,44	0,00	0,00	0,00	0,00	1.164,85	1.252,44	1.252,44	1.252,44	La spesa sostenuta trova totalmente copertura nella voce specifica prevista nell'ultimo quadro economico approvato dal M.I.T./ANAS.	100,00	100,00			**5**	**3**
Espropri	3.407,00	ESPROPRI	3.407,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3.407,00	3.407,00	3.407,00	La spesa sostenuta trova totalmente copertura nella voce specifica prevista nell'ultimo quadro economico approvato dal M.I.T./ANAS.	0,00	0,00			**5**	**4**
Prove materiali a carico dell'Amministrazione	16.347,18	ALTRO	90.508,16	0,00	0,00	0,00	1.443,73	33.724,46	39.987,63	39.987,63	39.987,63	La spesa sostenuta trova totalmente copertura nella voce specifica prevista nell'ultimo quadro economico approvato dal M.I.T./ANAS.	50.520,53	50.520,53			**5**	**5**
Oneri per indagini archeologiche	5.005,66																	
Spese per commissioni giudicatrici	18.634,79																	
Imprevisti	50.520,53																	
Spese tecniche generali	337.412,13	SPESE GENERALI	382.610,18	0,00	0,00	0,00	197.822,19	524.587,56	569.596,71	569.596,71	577.530,72	La spesa sostenuta trova solo parzialmente copertura nella voce specifica prevista nell'ultimo quadro economico approvato dal M.I.T./ANAS.	-194.920,54	-194.920,54	-194.920,54	0,00	**6**	**6**
Spese tecniche e generali per rev. Progettuali	45.198,05																	
Totale	**477.877,78**		**477.877,78**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**199.265,92**	**559.476,87**	**614.243,78**	**614.243,78**	**622.177,79**			**-144.300,01**				
Totale Lavori + Somme a Disposizione	**2.880.342,12**	**-**	**2.880.342,12**	**2.405.598,92**	**-**	**-**	**199.265,92**	**1.381.731,74**	**3.003.711,51**	**3.003.711,51**	**3.027.776,71**		**-141.647,34**	**-144.300,01**	**-194.920,54**	**0,00**		

Variazioni Regolatorie	
Importo ammesso ai fini regolatori	

Ulteriori differenziali: da variazioni regolatorie CIN iniziale confermate	**0,00**	**0,00**	**0,00**
Totale differenziale (incluso variazioni CIN)	**-141.647,34**	**-144.300,01**	**-194.920,54**

(1) Dovrà essere inserita una riga per ogni voce di Quadro Economico

Figura 1 – P. 126 - Centro Servizi e Magazzino Ricovero Automezzi di Porcia.

AUTOVIE VENETE

Lett. Art.2 comma 2 - lettera i1f - "P. 122 - Piano di Risanamento Acustico: Barriere Fonoassorbenti Azzano Decimo e Fiume Veneto" - Codice SIVCA 003 - 002 - A028 - 01 - I006 - 01

	Protocollo	Data
Decreto di Approvazione Progetto Definitivo	\	\
Decreto di Approvazione Progetto Esecutivo	\	\
Decreto di Approvazione Perizia di Variante	\	\

Tipo di Spesa	Importi approvati	Voci 5 macro-categorie	Importi approvati 5 macro-categorie	Importo Certificato di Collaudo	Importo CRE/MIT - S.I.L.	Importo Altra Certificazione	Contabilizzato al 30/06/2014	Contabilizzato al 31/03/2017	Contabilizzato al 30/06/2019	Contabilizzato al 31/12/2019	Contabilizzato al 30/06/2020	Note	differenze rispetto Q.E. totale	differenze rispetto Q.E. 2 macro-voci	differenze rispetto Q.E. 5 macro-categorie	variazioni regolatorie al CIN iniziale	CODICE REGOLA DI CONFRONTO	rif. allegati
Lavori	**0,00**		**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**			**0,00**				
Lavori principali	0,00	LAVORI	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	\	0,00	0,00			**7**	\
Somme a disposizione																		
Spese commissioni	0,00	ALTRO	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	4.961,19	4.961,19	4.961,19	La spesa sostenuta non trova coperture in alcuna voce specifica dell'ultimo quadro economico approvato dal M.I.T./ANAS.	-4.961,19	-4.961,19	-4.961,19		**7**	**1**
Spese generali	0,00	SPESE GENERALI	0,00	0,00	0,00	0,00	22.828,35	30.442,50	31.608,49	31.272,82	31.272,82	La spesa registrata è stata solo parzialmente sostenuta entro il 30/06/2014. La spesa sostenuta non trova coperture in alcuna voce specifica dell'ultimo quadro economico approvato dal M.I.T./ANAS.	-8.444,47	-8.444,47	-8.444,47	-36,14	**2 - 7**	**2**
Totale	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**22.828,35**	**30.442,50**	**36.569,68**	**36.234,01**	**36.234,01**			**-13.405,66**				
Totale Lavori + Somme a Disposizione	**-**		**-**	**-**	**-**	**-**	**22.828,35**	**30.442,50**	**36.569,68**	**36.234,01**	**36.234,01**		**-13.405,66**	**-13.405,66**	**-13.405,66**	**-36,14**		

Variazioni Regolatorie	
Importo ammesso ai fini regolatori	

Ulteriori differenziali: da variazioni regolatorie CIN iniziale confermate	**-36,14**	**-36,14**	**-36,14**
Totale differenziale (incluso variazioni CIN)	**-13.441,80**	**-13.441,80**	**-13.441,80**

(1) Dovrà essere inserita una riga per ogni voce di Quadro Economico

Figura 2 – P. 122 - Piano di Risanamento Acustico: Barriere Fonoassorbenti Azzano Decimo e Fiume Veneto.

Lett. Art.2 comma 2 - lettera f5 - "P. 125 - Ulteriori Pannelli a Messaggio Variabile sulla A28" - Codice SIVCA 003 - 002 - A028 - 01 - F013 - 01

Decreto di Approvazione Progetto Definitivo	Protocollo	Data
	\	\
Decreto di Approvazione Progetto Esecutivo	Protocollo	Data
	CDG-0085805-P	15/06/2011
Decreto di Approvazione Perizia di Variante	Protocollo	Data
	\	\

Tipo di Spesa	Importi approvati	Voci 5 macro-categorie	Importi approvati 5 macro-categorie	Importo Certificato di Collaudo	Importo CRE/MIT - S.I.L.	Importo Altra Certificazione	Contabilizzato al 30/06/2014	Contabilizzato al 31/03/2017	Contabilizzato al 30/06/2019	Contabilizzato al 31/12/2019	Contabilizzato al 30/06/2020	Note	differenze rispetto Q.E. totale	differenze rispetto Q.E. 2 macro-voci	differenze rispetto Q.E. 5 macro-categorie	variazioni regolatorie al CIN iniziale	CODICE REGOLA DI CONFRONTO	rif. allegati
Lavori	**1.385.394,09**		**1.385.394,09**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**826.413,96**	**826.413,96**	**826.413,96**	**826.413,96**	**826.413,96**			**53.284,39**				
Lavori principali	1.332.109,70	LAVORI	1.385.394,09	0,00	0,00	0,00	826.413,96	826.413,96	826.413,96	826.413,96	826.413,96	La spesa registrata è stata sostenuta totalmente entro il 30/06/2014.	0,00	0,00			**1**	\
Accordi bonari	39.963,29			0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	\	39.963,29	39.963,29			**5**	\
Adeguamento prezzi	13.321,10			0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	\	13.321,10	13.321,10			**5**	\
Somme a disposizione																		
Interferenze	50.000,00	INTERFERENZE	50.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	\	50.000,00	50.000,00			**5**	\
Prove di Laboratorio	13.321,10											La spesa registrata è stata sostenuta totalmente entro il 30/06/2014. La spesa sostenuta trova totalmente copertura nella voce specifica prevista nell'ultimo quadro economico approvato dal M.I.T./ANAS.						
Spese per commissione giudicatrice	6.660,55	ALTRO	86.587,14	0,00	0,00	0,00	18.328,17	18.328,17	18.328,17	18.328,17	18.328,17		68.258,97	68.258,97			**1 - 5**	\
Imprevisti	66.605,49																	
Spese generali	121.758,50	SPESE GENERALI	121.758,50	0,00	0,00	0,00	216.331,08	224.062,07	222.768,33	222.768,33	222.768,33	La spesa registrata è stata solo parzialmente sostenuta entro il 30/06/2014. La spesa sostenuta trova solo parzialmente copertura nella voce specifica prevista nell'ultimo quadro economico approvato dal M.I.T./ANAS.	-6.437,25	-6.437,25	-6.437,25	-27.274,39	**2 - 6**	**1**
Totale	**258.345,64**		**258.345,64**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**234.659,25**	**242.390,24**	**241.096,50**	**241.096,50**	**241.096,50**			**111.821,72**				
Totale Lavori + Somme a Disposizione	**1.643.739,73**		**1.643.739,73**	**-**	**-**	**-**	**1.061.073,21**	**1.068.804,20**	**1.067.510,46**	**1.067.510,46**	**1.067.510,46**		**165.106,11**	**0,00**	**-6.437,25**	**-27.274,39**		

Variazioni Regolatorie	
Importo ammesso ai fini regolatori	

Ulteriori differenziali: da variazioni regolatorie CIN iniziale confermate	-27.274,39	-27.274,39	-27.274,39
Totale differenziale (incluso variazioni CIN)	-27.274,39	-27.274,39	-33.711,64

(1) Dovrà essere inserita una riga per ogni voce di Quadro Economico

Figura 3 – P. 125 - Ulteriori Pannelli a Messaggio Variabile sulla A28.

Lett. Art.2 comma 2 - lettera a6 - "P. 105 - A28 Adeguamento Sistema Esazione Pedaggi (Stazioni di Godega S. Urbano E Sacile Ovest)" - Codice SIVCA 003 - 002 - A028 - 01 - A006 - 01

Decreto di Approvazione Progetto Definitivo	Protocollo	Data
	\	\
Decreto di Approvazione Progetto Esecutivo	**Protocollo**	**Data**
	CDG-0118465-P	09/09/2008

Decreto di Approvazione Perizia di Variante	Protocollo	Data	Protocollo	Data
	UBO-0004928-P	04/11/2010	CDG-0014795-P	01/02/2012

Tipo di Spesa	Importi approvati	Voci 5 macro-categorie	Importi approvati 5 macro-categorie	Importo Certificato di Collaudo	Importo CRE/MIT - S.I.L.	Importo Altra Certificazione	Contabilizzato al 30/06/2014	Contabilizzato al 31/03/2017	Contabilizzato al 30/06/2019	Contabilizzato al 31/12/2019	Contabilizzato al 30/06/2020	Note	differenze rispetto Q.E. totale	differenze rispetto Q.E. 2 macro-voci	differenze rispetto Q.E. 5 macro-categorie	variazioni regolatorie al CIN iniziale	CODICE REGOLA DI CONFRONTO	rif. allegati
Lavori	**9.714.186,29**		**9.714.186,29**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**10.021.583,06**	**10.021.583,06**	**10.021.583,06**	**10.021.583,06**	**10.021.583,06**			**0,00**				
Lavori principali	9.714.186,29	LAVORI	9.714.186,29	0,00	0,00	0,00	9.714.186,30	9.714.186,30	9.714.186,30	9.714.186,30	9.714.186,30	La spesa registrata è stata sostenuta totalmente entro il 30/06/2014. La spesa sostenuta trova totalmente copertura nella voce specifica prevista nell'ultimo quadro economico approvato dal M.I.T./ANAS.	0,00	0,00			**1 - 5**	\
Accordo bonario	0,00			0,00	0,00	0,00	307.396,76	307.396,76	307.396,76	307.396,76	307.396,76	La spesa registrata è stata sostenuta totalmente entro il 30/06/2014.	0,00	0,00			**1**	\
Somme a disposizione																		
Espropri	0,00	ESPROPRI	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	5.448,95	5.448,95	5.448,95	5.448,95	La spesa sostenuta non trova coperture in alcuna voce specifica dell'ultimo quadro economico approvato dal M.I.T./ANAS.	-5.448,95	-5.448,95	-5.448,95		**7**	**1**
Allacciamenti f.e.m. e gas ed idrico	60.715,74	INTERFERENZE	60.715,74	0,00	0,00	0,00	20.747,38	20.747,38	20.747,38	20.747,38	20.747,38	La spesa registrata è stata solo parzialmente sostenuta entro il 30/06/2014.	39.968,36	39.968,36			**2 - 5**	\
Lavori di completamento e impianti speciali	2.487.994,98	ALTRO	3.149.138,51	0,00	0,00	0,00	2.969.921,47	2.969.921,47	2.969.921,47	2.969.921,47	2.969.921,47	La spesa registrata è stata sostenuta totalmente entro il 30/06/2014. La spesa sostenuta trova totalmente copertura nella voce specifica prevista nell'ultimo quadro economico approvato dal M.I.T./ANAS.	179.217,04	179.217,04			**1 - 5**	\
Sorveglianza armata ditta Compiano	69.000,00																	
Imprevisti	387.553,59																	
Prove su materiali	56.111,14																	
Messa in opera pesa parcheggio scambiatore Sacile	4.970,00																	
Fornitura di terreno vegetale per aiuole	15.000,00																	
Apprestamenti sicurezza	33.000,00																	
Deviazione traffico apertura provvisoria agosto 2010	95.508,80																	
Spese generali e tecniche	1.134.959,46	SPESE GENERALI	1.134.959,46	0,00	0,00	0,00	967.653,77	967.653,77	967.653,77	967.653,77	967.653,77	La spesa registrata è stata sostenuta totalmente entro il 30/06/2014. La spesa sostenuta trova totalmente copertura nella voce specifica prevista nell'ultimo quadro economico approvato dal M.I.T./ANAS.	167.305,69	167.305,69		0,00	**1 - 5**	\
Totale	**4.344.813,71**		**4.344.813,71**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**3.958.322,62**	**3.963.771,57**	**3.963.771,57**	**3.963.771,57**	**3.963.771,57**			**381.042,14**				
Totale Lavori + Somme a Disposizione	**14.059.000,00**		**14.059.000,00**	**-**	**-**	**-**	**13.979.905,68**	**13.985.354,63**	**13.985.354,63**	**13.985.354,63**	**13.985.354,63**		**381.042,14**	**0,00**	**-5.448,95**	**0,00**		

Variazioni Regolatorie	
Importo ammesso ai fini regolatori	

Ulteriori differenziali: da variazioni regolatorie CIN iniziale confermate	**0,00**	**0,00**	**0,00**
Totale differenziale (incluso variazioni CIN)	**0,00**	**0,00**	**-5.448,95**

(1) Dovrà essere inserita una riga per ogni voce di Quadro Economico

Figura 4 – P. 105 - A28 Adeguamento Sistema Esazione Pedaggi (Stazioni di Godega S. Urbano E Sacile Ovest).

Lett. Art.2 comma 2 - lettera a1 - "P. 57 - Prolungamento A28 tratto Sacile Ovest - Conegliano: Lotto 28" - Codice SIVCA 003 - 002 - A028 - 01 - A001 - 01

Decreto di Approvazione Progetto Definitivo	Protocollo	Data
	\	\
Decreto di Approvazione Progetto Esecutivo	Protocollo	Data
	Avv. Mandò - Commissario straordinario	31/07/2000
Decreto di Approvazione Perizia di Variante	Protocollo	Data
	\	\

Tipo di Spesa	Importi approvati	Voci 5 macro-categorie	Importi approvati 5 macro-categorie	Importo Certificato di Collaudo	Importo CRE/MIT - S.I.L.	Importo Altra Certificazione	Contabilizzato al 30/06/2014	Contabilizzato al 31/03/2017	Contabilizzato al 30/06/2019	Contabilizzato al 31/12/2019	Contabilizzato al 30/06/2020	Note	differenze rispetto Q.E. totale	differenze rispetto Q.E. 2 macro-voci	differenze rispetto Q.E. 5 macro-categorie	variazioni regolatorie al CIN iniziale	CODICE REGOLA DI CONFRONTO	rif. allegati
Lavori	**59.175.780,07**		**59.175.780,07**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**59.232.229,93**	**59.232.229,93**	**59.232.229,93**	**59.232.229,93**	**59.232.229,93**			**0,00**				
Lavori principali	52.501.913,30	LAVORI	59.175.780,07	0,00	0,00	0,00	42.032.504,42	42.032.504,42	42.032.504,42	42.032.504,42	42.032.504,42	La spesa registrata è stata sostenuta totalmente entro il 30/06/2014.	0,00	0,00			**1**	\
Accordo bonario	0,00			0,00	0,00	0,00	4.207.000,00	4.207.000,00	4.207.000,00	4.207.000,00	4.207.000,00	La spesa registrata è stata sostenuta totalmente entro il 30/06/2014.	0,00	0,00			**1**	\
Lavori complementari	6.673.866,77			0,00	0,00	0,00	12.992.725,51	12.992.725,51	12.992.725,51	12.992.725,51	12.992.725,51	La spesa registrata è stata sostenuta totalmente entro il 30/06/2014.	0,00	0,00			**1**	\
Somme a disposizione																		
Forniture	3.814.884,55	ALTRO	3.814.884,55	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	La spesa sostenuta trova totalmente copertura nella voce specifica prevista nell'ultimo quadro economico approvato dal M.I.T./ANAS.	3.814.884,55	3.814.884,55			**5**	\
Interferenze	1.330.908,96	INTERFERENZE	1.330.908,96	0,00	0,00	0,00	922.148,68	922.148,68	922.148,68	922.148,68	922.148,68	La spesa registrata è stata sostenuta totalmente entro il 30/06/2014. La spesa sostenuta trova totalmente copertura nella voce specifica prevista nell'ultimo quadro economico approvato dal M.I.T./ANAS.	408.760,28	408.760,28			**1 - 5**	\
Espropriazioni	10.752.199,61	ESPROPRI	10.752.199,61	0,00	0,00	0,00	12.690.860,21	12.662.933,20	12.662.933,20	12.662.933,20	12.662.933,20	La spesa registrata è stata sostenuta totalmente entro il 30/06/2014.	27.927,01	27.927,01		0,00	**1**	**1**
Spese generali	6.005.901,86	SPESE GENERALI	6.005.901,86	0,00	0,00	0,00	6.013.083,31	6.039.706,56	6.042.748,58	6.042.748,58	6.042.748,58	La spesa registrata è stata solo parzialmente sostenuta entro il 30/06/2014. La spesa sostenuta trova solo parzialmente copertura nella voce specifica prevista nell'ultimo quadro economico approvato dal M.I.T./ANAS.	-29.665,27	-29.665,27	-29.665,27	0,00	**2 - 6**	**2**
Totale	**21.903.894,98**		**21.903.894,98**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**19.626.092,20**	**19.624.788,44**	**19.627.830,46**	**19.627.830,46**	**19.627.830,46**			**4.221.906,57**				
Totale Lavori + Somme a Disposizione	**81.079.675,05**		**81.079.675,05**	**-**	**-**	**-**	**78.858.322,13**	**78.857.018,37**	**78.860.060,39**	**78.860.060,39**	**78.860.060,39**		**4.221.906,57**	**0,00**	**-29.665,27**	**0,00**		

Variazioni Regolatorie	
Importo ammesso ai fini regolatori	

Ulteriori differenziali: da variazioni regolatorie CIN iniziale confermate	**0,00**	**0,00**	**0,00**
Totale differenziale (incluso variazioni CIN)	**0,00**	**0,00**	**-29.665,27**

(1) Dovrà essere inserita una riga per ogni voce di Quadro Economico

Figura 5 – P. 57 - Prolungamento A28 tratto Sacile Ovest - Conegliano: Lotto 28.

Lett. Art.2 comma 2 - lettera a2 - "P. 93 - Prolungamento A28 tratto Sacile Ovest - Conegliano : Lotto 29" - Codice SIVCA 003 - 002 - A028 - 01 - A002 - 01

Decreto di Approvazione Progetto Definitivo	Protocollo	Data
	CDG-0112450-P	03/11/2006

Decreto di Approvazione Progetto Esecutivo	Protocollo	Data
	CDG-0029332-P	05/03/2007

Decreto di Approvazione Perizia di Variante	Protocollo	Data	Protocollo	Data
	UBO-0000335-P	01/02/2010	UBO-0004804-P	28/10/2010

Tipo di Spesa	Importi approvati	Voci 5 macro-categorie	Importi approvati 5 macro-categorie	Importo Certificato di Collaudo	Importo CRE/MIT - S.I.L.	Importo Altra Certificazione	Contabilizzato al 30/06/2014	Contabilizzato al 31/03/2017	Contabilizzato al 30/06/2019	Contabilizzato al 31/12/2019	Contabilizzato al 30/06/2020	Note	differenze rispetto Q.E. totale	differenze rispetto Q.E. 2 macro-voci	differenze rispetto Q.E. 5 macro-categorie	variazioni regolatorie al CIN iniziale	CODICE REGOLA DI CONFRONTO	rif. allegati
Lavori	**37.789.036,76**		**37.789.036,76**	**934.343,66**	**0,00**	**7.791.663,14**	**37.053.357,26**	**44.884.506,53**	**44.884.506,53**	**44.884.506,53**	**44.884.506,53**			**547.987,12**				
Lavori principali	35.606.465,61	LAVORI	37.789.036,76	0,00	0,00	0,00	35.385.244,39	35.385.244,39	35.385.244,39	35.385.244,39	35.385.244,39	La spesa registrata è stata sostenuta totalmente entro il 30/06/2014.	0,00	0,00			1	\
Contenziosi	1.141.620,01			0,00	0,00	0,00	261.492,07	261.492,07	261.492,07	261.492,07	261.492,07	La spesa registrata è stata sostenuta totalmente entro il 30/06/2014.	0,00	0,00			1	\
Contenziosi				0,00	0,00	7.791.663,14	0,00	7.791.663,14	7.791.663,14	7.791.663,14	7.791.663,14	La spesa sostenuta trova solo parzialmente copertura nella voce specifica prevista nell'ultimo quadro economico approvato dal M.I.T./ANAS.	0,00	0,00			6	1
Compensazione prezzi	356.064,66			0,00	0,00	0,00	356.823,91	356.823,91	356.823,91	356.823,91	356.823,91	La spesa registrata è stata sostenuta totalmente entro il 30/06/2014. La spesa sostenuta trova totalmente copertura nella voce specifica prevista nell'ultimo quadro economico approvato dal M.I.T./ANAS.	0,00	0,00			1 - 5	\
Piste di servizio	134.886,48			0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	\	134.886,48	134.886,48			5	\
Controllo attivo dei fossi pensili	550.000,00			0,00	0,00	0,00	123.725,36	136.899,36	136.899,36	136.899,36	136.899,36	La spesa registrata è stata solo parzialmente sostenuta entro il 30/06/2014. La spesa sostenuta trova totalmente copertura nella voce specifica prevista nell'ultimo quadro economico approvato dal M.I.T./ANAS.	413.100,64	413.100,64			2 - 5	2
Lavori complementari Marcuzzi 2011/022	0,00			934.343,66	0,00	0,00	908.031,53	934.343,66	934.343,66	934.343,66	934.343,66	La spesa sostenuta è stata riconosciuta dal certificato di collaudo nei rapporti tra la Concessionaria e il Concedente.	0,00	0,00			3	3
Lavori complementari SIOSS				0,00	0,00	0,00	18.040,00	18.040,00	18.040,00	18.040,00	18.040,00	La spesa registrata è stata sostenuta totalmente entro il 30/06/2014.	0,00	0,00			1	\
Somme a disposizione																		
Lavori ed oneri per spostamento impianti	980.000,00	INTERFERENZE	1.030.000,00	0,00	0,00	0,00	1.022.554,89	1.022.554,89	1.022.554,89	1.022.554,89	1.022.554,89	La spesa registrata è stata sostenuta totalmente entro il 30/06/2014. La spesa sostenuta trova totalmente copertura nella voce specifica prevista nell'ultimo quadro economico approvato dal M.I.T./ANAS.	7.445,11	7.445,11			1 - 5	\
Oneri per allacciamento pubblici servizi	50.000,00																	
Espropriazioni	14.500.000,00	ESPROPRI	14.500.000,00	0,00	0,00	0,00	14.350.689,13	14.350.689,13	14.394.211,53	14.394.211,53	14.394.211,53	La spesa registrata è stata solo parzialmente sostenuta entro il 30/06/2014. La spesa sostenuta trova totalmente copertura nella voce specifica prevista nell'ultimo quadro economico approvato dal M.I.T./ANAS.	105.788,47	105.788,47		0,00	2 - 5	4
Fornitura materiali inerti	16.478.445,50	ALTRO	16.914.614,38	0,00	0,00	0,00	16.695.908,77	16.706.345,51	16.712.524,93	16.712.524,93	16.712.524,93	Ulteriori differenziali: da variazioni regolatorie CIN iniziale accettate	202.089,45	202.089,45			2 - 5	5
Fornitura bioindicatori e aree di rilevamento	26.000,00																	
Prove tecniche e di laboratorio	380.168,88																	
Impianti speciali	30.000,00																	
Spese generali	6.401.348,86	SPESE GENERALI	6.401.348,86	0,00	0,00	0,00	6.822.017,74	6.850.248,80	6.850.248,80	6.850.248,80	6.850.248,80	La spesa registrata è stata solo parzialmente sostenuta entro il 30/06/2014. La spesa sostenuta trova solo parzialmente copertura nella voce specifica prevista nell'ultimo quadro economico approvato dal M.I.T./ANAS.	-28.231,06	-28.231,06	-28.231,06	0,00	2 - 6	6
Totale	**38.845.963,24**		**38.845.963,24**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**38.891.170,53**	**38.929.838,33**	**38.979.540,15**	**38.979.540,15**	**38.979.540,15**			**287.091,97**				
Totale Lavori + Somme a Disposizione	**76.635.000,00**		**76.635.000,00**	**934.343,66**	**-**	**7.791.663,14**	**75.944.527,79**	**83.814.344,86**	**83.864.046,68**	**83.864.046,68**	**83.864.046,68**		**835.079,09**	**0,00**	**-28.231,06**	**0,00**		

Variazioni Regolatorie	
Importo ammesso ai fini regolatori	

Ulteriori differenziali: da variazioni regolatorie CIN iniziale confermate	**0,00**	**0,00**	**0,00**
Totale differenziale (incluso variazioni CIN)	**0,00**	**0,00**	**-28.231,06**

(1) Dovrà essere inserita una riga per ogni voce di Quadro Economico

Figura 6 – P. 93 - Prolungamento A28 tratto Sacile Ovest - Conegliano : Lotto 29.

Lett. Art.2 comma 2 - lettera a3 - "P. 80 - Prolungamento A28 variante della SP. 41 di Pianzano Lotto 28 BIS" - Codice SIVCA 003 - 002 - A028 - 01 - A003 - 01

Decreto di Approvazione Progetto Definitivo	Protocollo	Data		
	CDG-0099311-P	07/08/2007		
Decreto di Approvazione Progetto Esecutivo	Protocollo	Data		
	CDG-0038221-P	13/03/2009		
Decreto di Approvazione Perizia di Variante	Protocollo	Data	Protocollo	Data
	UBO-0001706-P	22/04/2010	UBO-0004293-P	06/10/2010

Tipo di Spesa	Importi approvati	Voci 5 macro-categorie	Importi approvati 5 macro-categorie	Importo Certificato di Collaudo	Importo CRE/MIT - S.I.L.	Importo Altra Certificazione	Contabilizzato al 30/06/2014	Contabilizzato al 31/03/2017	Contabilizzato al 30/06/2019	Contabilizzato al 31/12/2019	Contabilizzato al 30/06/2020	Note	differenze rispetto Q.E. totale	differenze rispetto Q.E. 2 macro-voci	differenze rispetto Q.E. 5 macro-categorie	variazioni regolatorie al CIN iniziale	CODICE REGOLA DI CONFRONTO	rif. allegati
Lavori	**11.272.818,70**		**11.272.818,70**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**10.915.304,60**	**10.915.304,60**	**10.915.304,60**	**10.915.304,60**	**10.915.304,60**			**349.511,83**				
Lavori principali	9.832.383,26	LAVORI	11.272.818,70	0,00	0,00	0,00	9.824.380,99	9.824.380,99	9.824.380,99	9.824.380,99	9.824.380,99	La spesa registrata è stata sostenuta totalmente entro il 30/06/2014.	0,00	0,00		0,00	**1**	\
Contenziosi	278.873,28			0,00	0,00	0,00	35.000,00	35.000,00	35.000,00	35.000,00	35.000,00	La spesa registrata è stata sostenuta totalmente entro il 30/06/2014.	243.873,28	243.873,28		0,00	**1**	\
Compensazione prezzi	98.323,83			0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	\	98.323,83	98.323,83			**5**	\
Premio di accelerazione	983.238,33			0,00	0,00	0,00	983.238,33	983.238,33	983.238,33	983.238,33	983.238,33	La spesa registrata è stata sostenuta totalmente entro il 30/06/2014.	0,00	0,00			**1**	\
Predisposizione fibre ottiche	30.000,00			0,00	0,00	0,00	22.691,81	22.691,81	22.691,81	22.691,81	22.691,81	La spesa registrata è stata sostenuta totalmente entro il 30/06/2014.	7.308,19	7.308,19		0,00	**1**	\
Ripristini a verde su S.S. 13	50.000,00			0,00	0,00	0,00	49.993,47	49.993,47	49.993,47	49.993,47	49.993,47	La spesa registrata è stata sostenuta totalmente entro il 30/06/2014.	6,53	6,53		0,00	**1**	\
Somme a disposizione																		
Lavori ed oneri per spostamento impianti	540.000,00	INTERFERENZE	540.000,00	0,00	0,00	0,00	408.687,04	408.687,04	408.687,04	408.687,04	408.687,04	La spesa registrata è stata sostenuta totalmente entro il 30/06/2014. La spesa sostenuta trova totalmente copertura nella voce specifica prevista nell'ultimo quadro economico approvato dal M.I.T./ANAS.	131.312,96	131.312,96			**1 - 5**	\
Oneri per allacciamenti ai pubblici servizi - impianti																		
Oneri di noleggio brevetto travi ESSEN + Promofer	253.707,00	ALTRO	303.444,68	0,00	0,00	0,00	301.075,83	301.075,83	301.075,83	301.075,83	301.075,83	La spesa registrata è stata sostenuta totalmente entro il 30/06/2014. La spesa sostenuta trova totalmente copertura nella voce specifica prevista nell'ultimo quadro economico approvato dal M.I.T./ANAS.	2.368,85	2.368,85			**1 - 5**	\
Prove di materiali a carico dell'Amministrazione	49.737,68																	
Espropri	7.500.000,00	ESPROPRI	7.500.000,00	0,00	0,00	0,00	5.673.948,66	5.843.349,17	5.843.349,17	5.843.349,17	5.843.349,17	La spesa registrata è stata solo parzialmente sostenuta entro il 30/06/2014. La spesa sostenuta trova totalmente copertura nella voce specifica prevista nell'ultimo quadro economico approvato dal M.I.T./ANAS.	1.656.650,83	1.656.650,83		0,00	**2 - 5**	**1**
Spese generali e tecniche	1.456.466,23	SPESE GENERALI	1.456.466,23	0,00	0,00	0,00	1.213.139,37	1.213.139,37	1.213.139,37	1.213.139,37	1.213.139,37	Ulteriori differenziali: da variazioni regolatorie CIN iniziale accettate	243.326,86	243.326,86		0,00	**1 - 6**	\
Totale	**9.799.910,91**		**9.799.910,91**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**7.596.850,90**	**7.766.251,41**	**7.766.251,41**	**7.766.251,41**	**7.766.251,41**			**2.033.659,50**				
Totale Lavori + Somme a Disposizione	**21.072.729,61**		**21.072.729,61**	**-**	**-**	**-**	**18.512.155,50**	**18.681.556,01**	**18.681.556,01**	**18.681.556,01**	**18.681.556,01**		**2.383.171,33**	**0,00**	**0,00**	**0,00**		

Variazioni Regolatorie	
Importo ammesso ai fini regolatori	

Ulteriori differenziali: da variazioni regolatorie CIN iniziale confermate	0,00	0,00	0,00
Totale differenziale (incluso variazioni CIN)	0,00	0,00	0,00

(1) Dovrà essere inserita una riga per ogni voce di Quadro Economico

Figura 7 – P. 80 - Prolungamento A28 variante della SP. 41 di Pianzano Lotto 28 BIS.

Lett. Art.2 comma 2 - lettera b - "P. 85B - Nuovo Casello Di Ronchis. Opere di completamento." - Codice SIVCA 003 - 002 - A004 - 05 - B001 - 02

	Protocollo	Data
Decreto di Approvazione Progetto Definitivo	\	\
Decreto di Approvazione Progetto Esecutivo	0000870	20/01/2017
Decreto di Approvazione Perizia di Variante	\	\

Tipo di Spesa	Importi approvati	Voci 5 macro-categorie	Importi approvati 5 macro-categorie	Importo Certificato di Collaudo	Importo CRE/MIT - S.I.L.	Importo Altra Certificazione	Contabilizzato al 30/06/2014	Contabilizzato al 31/03/2017	Contabilizzato al 30/06/2019	Contabilizzato al 31/12/2019	Contabilizzato al 30/06/2020	Note	differenze rispetto Q.E. totale	differenze rispetto Q.E. 2 macro-voci	differenze rispetto Q.E. 5 macro-categorie	variazioni regolatorie al CIN iniziale	CODICE REGOLA DI CONFRONTO	rif. allegati
Lavori	**462.977,51**		**462.977,51**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**33.900,00**	**33.900,00**	**33.900,00**	**33.900,00**	**33.900,00**			**17.535,24**				
Lavori principali	445.442,27	LAVORI	462.977,51	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	\	0,00	0,00			**5**	\
Accantonamento per transazioni ed accordi bonari	13.363,27			0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	\	13.363,27	13.363,27			**5**	\
Accantonamento	4.171,97			0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	\	4.171,97	4.171,97			**5**	\
Lavori complementari	0,00			0,00	0,00	0,00	33.900,00	33.900,00	33.900,00	33.900,00	33.900,00	La spesa registrata è stata sostenuta totalmente entro il 30/06/2014.	0,00	0,00			**1**	\
Somme a disposizione																		
Oneri per allacciamento a pubblici servizi	4.000,00	INTERFERENZE	4.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	\	4.000,00	4.000,00			**5**	\
Prove materiali a carico dell'Amministrazione	2.503,18	ALTRO	24.775,29	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	\	24.775,29	24.775,29			**5**	\
Imprevisti	22.272,11																	
Spese generali	40.089,80	SPESE GENERALI	40.089,80	0,00	0,00	0,00	5.917,22	11.342,28	15.038,28	15.038,28	15.038,28	La spesa registrata è stata solo parzialmente sostenuta entro il 30/06/2014. La spesa sostenuta trova totalmente copertura nella voce specifica prevista nell'ultimo quadro economico approvato dal M.I.T./ANAS.	25.051,52	25.051,52			**2 - 5**	**1**
Totale	**68.865,09**		**68.865,09**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**5.917,22**	**11.342,28**	**15.038,28**	**15.038,28**	**15.038,28**			**53.826,81**				
Totale Lavori + Somme a Disposizione	**531.842,60**		**531.842,60**	**-**	**-**	**-**	**39.817,22**	**45.242,28**	**48.938,28**	**48.938,28**	**48.938,28**		**71.362,05**	**0,00**	**0,00**	**0,00**		

Variazioni Regolatorie	
Importo ammesso ai fini regolatori	

Ulteriori differenziali: da variazioni regolatorie CIN iniziale confermate	**0,00**	**0,00**	**0,00**
Totale differenziale (incluso variazioni CIN)	**0,00**	**0,00**	**0,00**

(1) Dovrà essere inserita una riga per ogni voce di Quadro Economico

Figura 8 – P. 85B - Nuovo Casello Di Ronchis. Opere di completamento.

Lett. Art.2 comma 2 - lettera c4 - "P. 114 - Ulteriori Interventi per Ammodernamento ed Ampliamento Aree Servizio" - Codice SIVCA 003 - 002 - A004 - 05 - C004 - 01

Decreto di Approvazione Progetto Definitivo	Protocollo	Data
	\	\
Decreto di Approvazione Progetto Esecutivo	Protocollo	Data
	\	\
Decreto di Approvazione Perizia di Variante	Protocollo	Data
	\	\

Tipo di Spesa	Importi approvati	Voci 5 macro-categorie	Importi approvati 5 macro-categorie	Importo Certificato di Collaudo	Importo CRE/MIT - S.I.L.	Importo Altra Certificazione	Contabilizzato al 30/06/2014	Contabilizzato al 31/03/2017	Contabilizzato al 30/06/2019	Contabilizzato al 31/12/2019	Contabilizzato al 30/06/2020	Note	differenze rispetto Q.E. totale	differenze rispetto Q.E. 2 macro-voci	differenze rispetto Q.E. 5 macro-categorie	variazioni regolatorie al CIN iniziale	CODICE REGOLA DI CONFRONTO	rif. allegati
Lavori	**0,00**		**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**			**0,00**				
Lavori principali	0,00	LAVORI	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	\	0,00	0,00			**5**	\
Somme a disposizione																		
Spese generali	0,00	SPESE GENERALI	0,00	0,00	0,00	0,00	23.226,85	24.324,25	24.525,50	24.525,50	24.525,50	La spesa registrata è stata solo parzialmente sostenuta entro il 30/06/2014. La spesa sostenuta non trova coperture in alcuna voce specifica dell'ultimo quadro economico approvato dal M.I.T./ANAS.	-1.298,65	-1.298,65	-1.298,65	-15.510,73	**2 - 7**	**1**
Totale	**0,00**		**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**23.226,85**	**24.324,25**	**24.525,50**	**24.525,50**	**24.525,50**			**-1.298,65**				
Totale Lavori + Somme a Disposizione	**-**		**-**	**-**	**-**	**-**	**23.226,85**	**24.324,25**	**24.525,50**	**24.525,50**	**24.525,50**		**-1.298,65**	**-1.298,65**	**-1.298,65**	**-15.510,73**		

Variazioni Regolatorie	
Importo ammesso ai fini regolatori	

Ulteriori differenziali: da variazioni regolatorie CIN iniziale confermate	**-15.510,73**	**-15.510,73**	**-15.510,73**
Totale differenziale (incluso variazioni CIN)	**-16.809,38**	**-16.809,38**	**-16.809,38**

(1) Dovrà essere inserita una riga per ogni voce di Quadro Economico

Figura 9 – P. 114 - Ulteriori Interventi per Ammodernamento ed Ampliamento Aree Servizio.

Lett. Art.2 comma 2 - lettera f4 - "P. 108 - Piano per la Sicurezza Autostradale: Informazioni Utente Tramite PMV Fisse e Mobili" - Codice SIVCA 003 - 002 - A004 - 05 - F010 - 01

Decreto di Approvazione Progetto Definitivo	Protocollo	Data
	\	\
Decreto di Approvazione Progetto Esecutivo	Protocollo	Data
	CDG-0127376-P	29/09/2008
Decreto di Approvazione Perizia di Variante	Protocollo	Data
	UBO-0003190-P	13/07/2010

Tipo di Spesa	Importi approvati	Voci 5 macro-categorie	Importi approvati 5 macro-categorie	Importo Certificato di Collaudo	Importo CRE/MIT - S.I.L.	Importo Altra Certificazione	Contabilizzato al 30/06/2014	Contabilizzato al 31/03/2017	Contabilizzato al 30/06/2019	Contabilizzato al 31/12/2019	Contabilizzato al 30/06/2020	Note	differenze rispetto Q.E. totale	differenze rispetto Q.E. 2 macro-voci	differenze rispetto Q.E. 5 macro-categorie	variazioni regolatorie al CIN iniziale	CODICE REGOLA DI CONFRONTO	rif. allegati
Lavori	**1.219.119,36**		**1.219.119,36**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**1.219.119,36**	**1.219.119,36**	**1.219.119,36**	**1.219.119,36**	**1.219.119,36**			**0,00**				
Lavori principali	1.219.119,36	LAVORI	1.219.119,36	0,00	0,00	0,00	1.219.119,36	1.219.119,36	1.219.119,36	1.219.119,36	1.219.119,36	La spesa registrata è stata sostenuta totalmente entro il 30/06/2014.	0,00	0,00			**1**	\
Somme a disposizione																		
Rimozione interferenze	36.502,00	INTERFERENZE	36.502,00	0,00	0,00	0,00	36.357,82	36.357,82	36.357,82	36.357,82	36.357,82	La spesa registrata è stata sostenuta totalmente entro il 30/06/2014. La spesa sostenuta trova totalmente copertura nella voce specifica prevista nell'ultimo quadro economico approvato dal M.I.T./ANAS.	144,18	144,18			**1 - 5**	\
Prove Tecniche di Laboratorio	8.000,00	ALTRO	8.000,00	0,00	0,00	0,00	7.598,14	7.598,14	7.598,14	7.598,14	7.598,14	La spesa registrata è stata sostenuta totalmente entro il 30/06/2014. La spesa sostenuta trova totalmente copertura nella voce specifica prevista nell'ultimo quadro economico approvato dal M.I.T./ANAS.	401,86	401,86			**1 - 5**	\
Spese generali	131.183,37	SPESE GENERALI	131.183,37	0,00	0,00	0,00	160.473,18	160.473,18	160.473,18	160.473,18	160.473,18	La spesa registrata è stata sostenuta totalmente entro il 30/06/2014. La spesa sostenuta trova totalmente copertura nella voce specifica prevista nell'ultimo quadro economico approvato dal M.I.T./ANAS.	0,00	0,00		0,00	**1 - 5**	\
Totale	**175.685,37**		**175.685,37**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**204.429,14**	**204.429,14**	**204.429,14**	**204.429,14**	**204.429,14**			**546,04**				
Totale Lavori + Somme a Disposizione	**1.394.804,73**		**1.394.804,73**	**-**	**-**	**-**	**1.423.548,50**	**1.423.548,50**	**1.423.548,50**	**1.423.548,50**	**1.423.548,50**		**546,04**	**0,00**	**0,00**	**0,00**		

Variazioni Regolatorie	
Importo ammesso ai fini regolatori	

Ulteriori differenziali: da variazioni regolatorie CIN iniziale confermate	0,00	0,00	0,00
Totale differenziale (incluso variazioni CIN)	0,00	0,00	0,00

(1) Dovrà essere inserita una riga per ogni voce di Quadro Economico

Figura 10 – P. 108 - Piano per la Sicurezza Autostradale: Informazioni Utente Tramite PMV Fisse e Mobili.

Lett. Art.2 comma 2 - lettera i1b - "P. 63 - Piano di Risanamento Acustico: Barriere Fonoassorbenti Ronchi dei Legionari" - Codice SIVCA 003 - 002 - A004 - 05 - I002 - 01

Decreto di Approvazione Progetto Definitivo	Protocollo	Data
	\	\
Decreto di Approvazione Progetto Esecutivo	Protocollo	Data
	6337/2002	27/05/2002
Decreto di Approvazione Perizia di Variante	Protocollo	Data
	\	\

Tipo di Spesa	Importi approvati	Voci 5 macro-categorie	Importi approvati 5 macro-categorie	Importo Certificato di Collaudo	Importo CRE/MIT - S.I.L.	Importo Altra Certificazione	Contabilizzato al 30/06/2014	Contabilizzato al 31/03/2017	Contabilizzato al 30/06/2019	Contabilizzato al 31/12/2019	Contabilizzato al 30/06/2020	Note	differenze rispetto Q.E. totale	differenze rispetto Q.E. 2 macro-voci	differenze rispetto Q.E. 5 macro-categorie	variazioni regolatorie al CIN iniziale	CODICE REGOLA DI CONFRONTO	rif. allegati
Lavori	**3.539.135,85**		**3.539.135,85**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**3.175.068,01**	**3.175.068,01**	**3.175.068,01**	**3.175.068,01**	**3.175.068,01**			**0,00**				
Lavori principali	3.539.135,85	LAVORI	3.539.135,85	0,00	0,00	0,00	3.175.068,01	3.175.068,01	3.175.068,01	3.175.068,01	3.175.068,01	La spesa registrata è stata sostenuta totalmente entro il 30/06/2014.	0,00	0,00			**1**	\
Somme a disposizione																		
Spese generali	283.130,86	SPESE GENERALI	283.130,86	0,00	0,00	0,00	241.454,60	241.454,60	260.864,30	260.864,30	260.864,30	La spesa registrata è stata solo parzialmente sostenuta entro il 30/06/2014. La spesa sostenuta trova totalmente copertura nella voce specifica prevista nell'ultimo quadro economico approvato dal M.I.T./ANAS.	22.266,56	22.266,56			**2 - 5**	**1**
Totale	**283.130,86**		**283.130,86**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**241.454,60**	**241.454,60**	**260.864,30**	**260.864,30**	**260.864,30**			**22.266,56**				
Totale Lavori + Somme a Disposizione	**3.822.266,71**		**3.822.266,71**	**-**	**-**	**-**	**3.416.522,61**	**3.416.522,61**	**3.435.932,31**	**3.435.932,31**	**3.435.932,31**		**22.266,56**	**0,00**	**0,00**	**0,00**		

Variazioni Regolatorie	
Importo ammesso ai fini regolatori	

Ulteriori differenziali: da variazioni regolatorie CIN iniziale confermate	0,00	0,00	0,00
Totale differenziale (incluso variazioni CIN)	0,00	0,00	0,00

(1) Dovrà essere inserita una riga per ogni voce di Quadro Economico

Figura 11 – P. 63 - Piano di Risanamento Acustico: Barriere Fonoassorbenti Ronchi dei Legionari.

Lett. Art.2 comma 2 - lettera i1d - "P. 102 - Piano di Risanamento Acustico: Barriere Fonoassorbenti Campoformido e Pasian di Prato" - Codice SIVCA 003 - 002 - A023 - 01 - I004 - 01

Decreto di Approvazione Progetto Definitivo	Protocollo	Data
	\	\
Decreto di Approvazione Progetto Esecutivo	**Protocollo**	**Data**
	SVCA-MIT-6249	23/06/2015
Decreto di Approvazione Perizia di Variante	**Protocollo**	**Data**
	\	\

Decreto di rettifica	Protocollo	Data
	M_INF-SVCA-0005594	29/03/2017

Tipo di Spesa	Importi approvati	Voci 5 macro-categorie	Importi approvati 5 macro-categorie	Importo Certificato di Collaudo	Importo CRE/MIT - S.I.L.	Importo Altra Certificazione	Contabilizzato al 30/06/2014	Contabilizzato al 31/03/2017	Contabilizzato al 30/06/2019	Contabilizzato al 31/12/2019	Contabilizzato al 30/06/2020	Note	differenze rispetto Q.E. totale	differenze rispetto Q.E. 2 macro-voci	differenze rispetto Q.E. 5 macro-categorie	variazioni regolatorie al CIN iniziale	CODICE REGOLA DI CONFRONTO	rif. allegati
Lavori	**3.313.300,55**		**3.313.300,55**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**			**124.849,00**				
Lavori principali	3.188.451,55	LAVORI	3.313.300,55	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	\	0,00	0,00			**5**	\
Procedure art. 240D.Lgs 163/06	95.653,55			0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	\	95.653,55	95.653,55			**5**	\
Accantonamento ex art. 133 c. 3 D.Lgs 163/06	29.195,45			0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	\	29.195,45	29.195,45			**5**	\
Somme a disposizione																		
Lavori ed oneri per spostamenti fibre ottiche	2.494,77	INTERFERENZE	2.494,77	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	\	2.494,77	2.494,77			**5**	\
Espropri	282.846,00	ESPROPRI	282.846,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	4.434,99	4.434,99	La spesa sostenuta trova totalmente copertura nella voce specifica prevista nell'ultimo quadro economico approvato dal M.I.T./ANAS.	278.411,01	278.411,01			**5**	**1**
Sondaggi e prove geognostiche	15.000,00	ALTRO	291.939,85	0,00	0,00	0,00	1.443,73	1.443,73	15.455,98	15.455,98	15.455,98	La spesa registrata è stata solo parzialmente sostenuta entro il 30/06/2014. La spesa sostenuta trova totalmente copertura nella voce specifica prevista nell'ultimo quadro economico approvato dal M.I.T./ANAS.	276.483,87	276.483,87			**2 - 5**	**2**
Prove materiali a carico dell'amministrazione	17.517,27																	
Imprevisti	159.422,58																	
Spese per commissioni aggiudicatrici	100.000,00																	
Spese generali	389.058,12	SPESE GENERALI	389.058,12	0,00	0,00	0,00	168.746,12	181.103,76	190.547,33	190.547,33	190.547,33	La spesa registrata è stata solo parzialmente sostenuta entro il 30/06/2014. La spesa sostenuta trova totalmente copertura nella voce specifica prevista nell'ultimo quadro economico approvato dal M.I.T./ANAS.	198.510,79	198.510,79		0,00	**2 - 5**	**3**
Totale	**966.338,74**		**966.338,74**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**170.189,85**	**182.547,49**	**206.003,31**	**210.438,30**	**210.438,30**			**755.900,44**				
Totale Lavori + Somme a Disposizione	**4.279.639,29**		**4.279.639,29**	**-**	**-**	**-**	**170.189,85**	**182.547,49**	**206.003,31**	**210.438,30**	**210.438,30**		**880.749,44**	**0,00**	**0,00**	**0,00**		

Variazioni Regolatorie	
Importo ammesso ai fini regolatori	

Ulteriori differenziali: da variazioni regolatorie CIN iniziale confermate	**0,00**	**0,00**	**0,00**
Totale differenziale (incluso variazioni CIN)	**0,00**	**0,00**	**0,00**

(1) Dovrà essere inserita una riga per ogni voce di Quadro Economico

Figura 12 – P. 102 - Piano di Risanamento Acustico: Barriere Fonoassorbenti Campoformido e Pasian di Prato.

Lett. Art.2 comma 2 - lettera i1e - "P. 121 - Piano di Risanamento Acustico: Barriere Fonoassorbenti Duino Aurisina" - Codice SIVCA 003 - 002 - A004 - 05 - I005 - 01

	Protocollo	Data
Decreto di Approvazione Progetto Definitivo	SVCA-MIT-0008630-P	22/10/2013
Decreto di Approvazione Progetto Esecutivo	M_INF-SVCA-0022825	18/12/2017
Decreto di Approvazione Perizia di Variante	\	\

Tipo di Spesa	Importi approvati	Voci 5 macro-categorie	Importi approvati 5 macro-categorie	Importo Certificato di Collaudo	Importo CRE/MIT - S.I.L.	Importo Altra Certificazione	Contabilizzato al 30/06/2014	Contabilizzato al 31/03/2017	Contabilizzato al 30/06/2019	Contabilizzato al 31/12/2019	Contabilizzato al 30/06/2020	Note	differenze rispetto Q.E. totale	differenze rispetto Q.E. 2 macro-voci	differenze rispetto Q.E. 5 macro-categorie	variazioni regolatorie al CIN iniziale	CODICE REGOLA DI CONFRONTO	rif. allegati
Lavori	**5.353.481,73**		**5.353.481,73**	**0,00**	**5.102.306,38**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**2.757.422,74**	**4.119.007,59**	**5.102.306,38**			**208.465,77**				
Lavori principali	5.145.015,96	LAVORI	5.353.481,73	0,00	5.102.306,38	0,00	0,00	0,00	2.757.422,74	4.119.007,59	5.102.306,38	La spesa sostenuta è stata certificata da uno Stato Lavori Interno (S.I.L.) in quanto il lavoro non si è ancora concluso.	0,00	0,00			**8**	**1**
Accantonamento ex. Art. 133 c. 3 D.Lgs. 163/06	46.622,20			0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	\	46.622,20	46.622,20			**5**	\
Opere competenza ANAS	161.843,57			0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	\	161.843,57	161.843,57			**5**	\
Somme a disposizione																		
Lavori ed oneri per spostamenti fibre ottiche	4.836,26	INTERFERENZE	4.836,26	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	\	4.836,26	4.836,26			**5**	\
Espropri	449.244,02	ESPROPRI	449.244,02	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	8.213,98	8.213,98	8.213,98	La spesa sostenuta trova totalmente copertura nella voce specifica prevista nell'ultimo quadro economico approvato dal M.I.T./ANAS.	441.030,04	441.030,04			**5**	**2**
Prove materiali a carico dell'amministrazione	27.973,32	ALTRO	125.877,83	0,00	0,00	0,00	2.755,49	17.266,59	23.209,59	25.600,59	27.731,50	La spesa registrata è stata solo parzialmente sostenuta entro il 30/06/2014. La spesa sostenuta trova totalmente copertura nella voce specifica prevista nell'ultimo quadro economico approvato dal M.I.T./ANAS.	98.146,33	98.146,33			**2 - 5**	**3**
Imprevisti	80.637,92																	
Spese per commissioni giudicatrici	17.266,59																	
Spese generali tecniche	593.343,99	SPESE GENERALI	593.343,99	0,00	0,00	0,00	175.388,50	297.992,14	305.434,87	305.434,87	308.184,87	La spesa registrata è stata solo parzialmente sostenuta entro il 30/06/2014. La spesa sostenuta trova totalmente copertura nella voce specifica prevista nell'ultimo quadro economico approvato dal M.I.T./ANAS.	285.159,12	285.159,12		0,00	**2 - 5**	**4**
Totale	**1.173.302,10**		**1.173.302,10**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**178.143,99**	**315.258,73**	**336.858,44**	**339.249,44**	**344.130,35**			**829.171,75**				
Totale Lavori + Somme a Disposizione	**6.526.783,83**		**6.526.783,83**	**-**	**5.102.306,38**	**-**	**178.143,99**	**315.258,73**	**3.094.281,18**	**4.458.257,03**	**5.446.436,73**	**Ulteriori differenziali: da variazioni regolatorie CIN iniziale accettate**	**1.037.637,52**	**0,00**	**0,00**	**0,00**		

Variazioni Regolatorie	
Importo ammesso ai fini regolatori	

Ulteriori differenziali: da variazioni regolatorie CIN iniziale confermate	**0,00**	**0,00**	**0,00**
Totale differenziale (incluso variazioni CIN)	**0,00**	**0,00**	**0,00**

(1) Dovrà essere inserita una riga per ogni voce di Quadro Economico

Figura 13 – P. 121 - Piano di Risanamento Acustico: Barriere Fonoassorbenti Duino Aurisina.

Lett. Art.2 comma 2 - lettera i1i - "P.R.A. - Piano di Risanamento Acustico: Ulteriori interventi" - Codice SIVCA \

Decreto di Approvazione Progetto Definitivo	Protocollo	Data
	\	\
Decreto di Approvazione Progetto Esecutivo	Protocollo	Data
	\	\
Decreto di Approvazione Perizia di Variante	Protocollo	Data
	\	\

Tipo di Spesa	Importi approvati	Voci 5 macro-categorie	Importi approvati 5 macro-categorie	Importo Certificato di Collaudo	Importo CRE/MIT - S.I.L.	Importo Altra Certificazione	Contabilizzato al 30/06/2014	Contabilizzato al 31/03/2017	Contabilizzato al 30/06/2019	Contabilizzato al 31/12/2019	Contabilizzato al 30/06/2020	Note	differenze rispetto Q.E. totale	differenze rispetto Q.E. 2 macro-voci	differenze rispetto Q.E. 5 macro-categorie	variazioni regolatorie al CIN iniziale	CODICE REGOLA DI CONFRONTO	rif. allegati
Lavori	**0,00**		**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**			**0,00**				
Lavori principali	0,00	LAVORI	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	\	0,00	0,00			**7**	\
Somme a disposizione																		
Spese commissioni	0,00	ALTRO	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	20.970,70	20.970,70	20.970,70	\	-20.970,70	-20.970,70	-20.970,70		**7**	**1**
Spese generali	0,00	SPESE GENERALI	0,00	0,00	0,00	0,00	574.742,20	574.742,20	579.670,18	578.251,83	578.251,83	La spesa registrata è stata solo parzialmente sostenuta entro il 30/06/2014. La spesa sostenuta non trova coperture in alcuna voce specifica dell'ultimo quadro economico approvato dal M.I.T./ANAS.	-3.509,63	-3.509,63	-3.509,63		**2 - 7**	**2**
Totale	**0,00**		**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**574.742,20**	**574.742,20**	**600.640,88**	**599.222,53**	**599.222,53**			**-24.480,33**				
Totale Lavori + Somme a Disposizione	-		-	-	-	-	**574.742,20**	**574.742,20**	**600.640,88**	**599.222,53**	**599.222,53**		**-24.480,33**	**-24.480,33**	**-24.480,33**	**0,00**		

Variazioni Regolatorie	
Importo ammesso ai fini regolatori	

Ulteriori differenziali: da variazioni regolatorie CIN iniziale confermate	**0,00**	**0,00**	**0,00**
Totale differenziale (incluso variazioni CIN)	**-24.480,33**	**-24.480,33**	**-24.480,33**

(1) Dovrà essere inserita una riga per ogni voce di Quadro Economico

Figura 14 – PRA - Piano di Risanamento Acustico: Ulteriori interventi.

Lett. Art.2 comma 2 - lettera j1 - "P. 91 - Razionalizzazione Spazi Nuova Palazzina Centro Servizi di Palmanova" - Codice SIVCA 003 - 002 - A004 - 05 - J001 - 01

Decreto di Approvazione Progetto Definitivo	Protocollo	Data
	CDG-0087906-P	24/06/2008
Decreto di Approvazione Progetto Esecutivo	**Protocollo**	**Data**
	CDG-0086913-P	19/06/2012
Decreto di Approvazione Perizia di Variante	**Protocollo**	**Data**
	\	\

Tipo di Spesa	Importi approvati	Voci 5 macro-categorie	Importi approvati 5 macro-categorie	Importo Certificato di Collaudo	Importo CRE/MIT - S.I.L.	Importo Altra Certificazione	Contabilizzato al 30/06/2014	Contabilizzato al 31/03/2017	Contabilizzato al 30/06/2019	Contabilizzato al 31/12/2019	Contabilizzato al 30/06/2020	Note	differenze rispetto Q.E. totale	differenze rispetto Q.E. 2 macro-voci	differenze rispetto Q.E. 5 macro-categorie	variazioni regolatorie al CIN iniziale	CODICE REGOLA DI CONFRONTO	rif. allegati
Lavori	**8.744.156,29**		**8.744.156,29**	**0,00**	**6.152.546,18**	**0,00**	**406.289,14**	**919.727,66**	**5.882.936,25**	**6.171.849,64**	**6.171.849,64**			**0,00**				
Lavori principali Basso	8.744.156,29	LAVORI	8.744.156,29	0,00	5.774.807,77	0,00	0,00	522.685,79	5.485.894,38	5.774.807,77	5.774.807,77	La spesa sostenuta è stata certificata da uno Stato Avanzamento Lavori Interno (S.I.L.) in quanto il lavoro non si è ancora concluso.	0,00	0,00			8	1
Lavori principali Corsaro				0,00	377.738,41	0,00	386.985,68	377.738,41	377.738,41	377.738,41	377.738,41	La spesa registrata è stata sostenuta totalmente entro il 30/06/2014. La spesa sostenuta trova totalmente copertura nella voce specifica prevista nell'ultimo quadro economico approvato dal M.I.T./ANAS.	0,00	0,00			1 - 5	2
Lavori complementari Moretto	0,00			0,00	0,00	0,00	5.230,58	5.230,58	5.230,58	5.230,58	5.230,58	La spesa registrata è stata sostenuta totalmente entro il 30/06/2014.	0,00	0,00			1	\
Contenzioso	0,00			0,00	0,00	0,00	14.072,88	14.072,88	14.072,88	14.072,88	14.072,88	La spesa registrata è stata sostenuta totalmente entro il 30/06/2014.	0,00	0,00			1	\
Somme a disposizione																		
Oneri spostamento impianti tecnologici - Spostamento cabina ENEL Terni 2008/027	440.000,00	INTERFERENZE	440.000,00	0,00	370.088,42	0,00	363.534,87	370.088,42	370.088,42	370.088,42	370.088,42	La spesa sostenuta trova solo parzialmente copertura nella voce specifica prevista nell'ultimo quadro economico approvato dal M.I.T./ANAS.	-37.220,22	-37.220,22	-37.220,22	-134.210,32	6	3
Oneri spostamento impianti tecnologici - Spostamento cabina ENEL Terni 2008/027 Acc.Bonario				0,00	0,00	0,00	0,00	22.000,00	22.000,00	22.000,00	22.000,00							4
Oneri spostamento impianti tecnologici - Spostamento cabina ENEL				0,00	0,00	0,00	172.373,09	172.373,09	181.039,76	181.039,76	181.039,76							5
Prove materiali	63.593,79	ALTRO	63.593,79	0,00	0,00	0,00	309,89	4.420,55	12.950,72	12.950,72	12.950,72	La spesa sostenuta trova totalmente copertura nella voce specifica prevista nell'ultimo quadro economico approvato dal M.I.T./ANAS.	50.643,07	50.643,07		-4.499,05	5	6
Spese generali	821.891,65	SPESE GENERALI	821.891,65	0,00	0,00	0,00	908.008,82	1.236.601,73	1.288.469,65	1.288.469,65	1.291.483,65	La spesa registrata è stata solo parzialmente sostenuta entro il 30/06/2014. La spesa sostenuta trova solo parzialmente copertura nella voce specifica prevista nell'ultimo quadro economico approvato dal M.I.T./ANAS.	-383.474,83	-383.474,83	-383.474,83	0,00	2 - 6	7
Espropri	0,00	ESPROPRI	0,00	0,00	0,00	0,00	2.658,39	2.658,39	2.658,39	2.658,39	2.658,39	La spesa registrata è stata sostenuta totalmente entro il 30/06/2014.	0,00	0,00		-3.247,01	1	\
Totale	**1.325.485,44**		**1.325.485,44**	**0,00**	**370.088,42**	**0,00**	**1.446.885,06**	**1.808.142,18**	**1.877.206,94**	**1.877.206,94**	**1.880.220,94**			**-370.051,98**				
Totale Lavori + Somme a Disposizione	**10.069.641,73**		**10.069.641,73**	**-**	**6.522.634,60**	**-**	**1.853.174,20**	**2.727.869,84**	**7.760.143,19**	**8.049.056,58**	**8.052.070,58**		**-370.051,98**	**-370.051,98**	**-420.695,05**	**-141.956,38**		

Variazioni Regolatorie	
Importo ammesso ai fini regolatori	

Ulteriori differenziali: da variazioni regolatorie CIN iniziale confermate	**-104.736,16**	**-104.736,16**	**-104.736,16**
Totale differenziale (incluso variazioni CIN)	**-474.788,14**	**-474.788,14**	**-525.431,21**

(1) Dovrà essere inserita una riga per ogni voce di Quadro Economico

Figura 15 – P. 91 - Razionalizzazione Spazi Nuova Palazzina Centro Servizi di Palmanova.

Lett. Art.2 comma 2 - lettera k "Innovazioni Gestionali" Codice SIVCA /

Decreto di Approvazione Progetto Definitivo	Protocollo	Data
	\	\
Decreto di Approvazione Progetto Esecutivo	Protocollo	Data
	\	\
Decreto di Approvazione Perizia di Variante	Protocollo	Data
	\	\

Tipo di Spesa	Importi approvati	Voci 5 macro-categorie	Importi approvati 5 macro-categorie	Importo Certificato di Collaudo	Importo CRE/MIT - S.I.L.	Importo Altra Certificazione	Contabilizzato al 30/06/2014	Contabilizzato al 31/03/2017	Contabilizzato al 30/06/2019	Contabilizzato al 31/12/2019	Contabilizzato al 30/06/2020	Note	differenze rispetto Q.E. totale	differenze rispetto Q.E. 2 macro-voci	differenze rispetto Q.E. 5 macro-categorie	variazioni regolatorie al CIN iniziale	CODICE REGOLA DI CONFRONTO	rif. allegati
Lavori	**0,00**		**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**			**0,00**				
Lavori principali	0,00	LAVORI	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	\	0,00	0,00			**7**	\
Somme a disposizione																		
Spese generali	0,00	SPESE GENERALI	0,00	0,00	0,00	0,00	51.487,61	52.052,07	52.220,00	52.220,00	52.220,00	La spesa registrata è stata solo parzialmente sostenuta entro il 30/06/2014. La spesa sostenuta non trova coperture in alcuna voce specifica dell'ultimo quadro economico approvato dal M.I.T./ANAS.	-732,39	-732,39	-732,39	-50.060,50	**2 - 7**	**1**
Totale	**0,00**		**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**51.487,61**	**52.052,07**	**52.220,00**	**52.220,00**	**52.220,00**			**-732,39**				
Totale Lavori + Somme a Disposizione	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**51.487,61**	**52.052,07**	**52.220,00**	**52.220,00**	**52.220,00**		**-732,39**	**-732,39**	**-732,39**	**-50.060,50**		

Variazioni Regolatorie	
Importo ammesso ai fini regolatori	

Ulteriori differenziali: da variazioni regolatorie CIN iniziale confermate	**-50.060,50**	**-50.060,50**	**-50.060,50**
Totale differenziale (incluso variazioni CIN)	**-50.792,89**	**-50.792,89**	**-50.792,89**

(1) Dovrà essere inserita una riga per ogni voce di Quadro Economico

Figura 16 – Innovazioni Gestionali.

Lett. Art.2 comma 2 - lettera k - "P. 146 - Completamento Corridoio Tecnologico Ve Est A4" Codice SIVCA 003 - 002 - A004 - 01 - K008 - 01

Decreto di Approvazione Progetto Definitivo	Protocollo	Data			
	\	\			
Decreto di Approvazione Progetto Esecutivo	Protocollo	Data	Decreto di rettifica	Protocollo	Data
	SVCA 0003610	15/04/2015		SVCA-MIT-0007875	05/05/2017
Decreto di Approvazione Perizia di Variante	Protocollo	Data			
	\	\			

Tipo di Spesa	Importi approvati	Voci 5 macro-categorie	Importi approvati 5 macro-categorie	Importo Certificato di Collaudo	Importo CRE/MIT - S.I.L.	Importo Altra Certificazione	Contabilizzato al 30/06/2014	Contabilizzato al 31/03/2017	Contabilizzato al 30/06/2019	Contabilizzato al 31/12/2019	Contabilizzato al 30/06/2020	Note	differenze rispetto Q.E. totale	differenze rispetto Q.E. 2 macro-voci	differenze rispetto Q.E. 5 macro-categorie	variazioni regolatorie al CIN iniziale	CODICE REGOLA DI CONFRONTO	rif. allegati
Lavori\Impianti	**298.805,21**		**298.805,21**	**0,00**	**240.203,07**	**0,00**	**0,00**	**240.203,07**	**240.203,07**	**240.203,07**	**240.203,07**			**11.492,51**				
Lavori principali	287.312,70	LAVORI	298.805,21	0,00	240.203,07	0,00	0,00	240.203,07	240.203,07	240.203,07	240.203,07	La spesa sostenuta è stata riconosciuta dal certificato di collaudo nei rapporti tra la Concessionaria e il Concedente. La spesa sostenuta trova totalmente copertura nella voce specifica prevista nell'ultimo quadro economico approvato dal M.I.T./ANAS.	0,00	0,00			**4 - 5**	**1**
Accantonamento per transazioni e Accordi bonari	8.619,38			0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	\	8.619,38	8.619,38			**5**	\
Accantonamento art. 133 D.Lgs. 163/06	2.873,13			0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	\	2.873,13	2.873,13			**5**	\
Somme a disposizione																		
Interferenze	10.000,00	INTERFERENZE	10.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	\	10.000,00	10.000,00			**5**	\
Imprevisti	14.365,64	ALTRO	15.802,20	0,00	0,00	0,00	0,00	6.879,25	6.879,25	6.879,25	6.879,25	La spesa sostenuta trova totalmente copertura nella voce specifica prevista nell'ultimo quadro economico approvato dal M.I.T./ANAS.	8.922,95	8.922,95			**5**	**2**
Spese commissioni	1.436,56																	
Spese generali	32.460,74	SPESE GENERALI	32.460,74	0,00	0,00	0,00	3.206,76	43.790,11	42.173,48	42.173,48	42.173,48	La spesa registrata è stata solo parzialmente sostenuta entro il 30/06/2014. La spesa sostenuta trova solo parzialmente copertura nella voce specifica prevista nell'ultimo quadro economico approvato dal M.I.T./ANAS.	-9.712,74	-9.712,74	-9.712,74		**2 - 6**	**3**
Totale	**58.262,94**		**58.262,94**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**3.206,76**	**50.669,36**	**49.052,73**	**49.052,73**	**49.052,73**			**9.210,21**				
Totale Lavori + Somme a Disposizione	**357.068,15**	**-**	**357.068,15**	**-**	**240.203,07**	**-**	**3.206,76**	**290.872,43**	**289.255,80**	**289.255,80**	**289.255,80**		**20.702,72**	**0,00**	**-9.712,74**	**0,00**		

Variazioni Regolatorie	
Importo ammesso ai fini regolatori	

Ulteriori differenziali: da variazioni regolatorie CIN iniziale confermate	**0,00**	**0,00**	**0,00**
Totale differenziale (incluso variazioni CIN)	**0,00**	**0,00**	**-9.712,74**

(1) Dovrà essere inserita una riga per ogni voce di Quadro Economico

Figura 17 – P.146 - Completamento Corridoio Tecnologico Ve Est A4.

Lett. Art.2 comma 2 - lettera k1 - "P. 138 - Servizio Europeo di Telepedaggio e percorrenza reale" - Codice SIVCA 003 - 002 - A004 - 05 - K001 - 02

Decreto di Approvazione Progetto Definitivo	Protocollo	Data
	\	\
Decreto di Approvazione Progetto Esecutivo	**Protocollo**	**Data**
	CDG-0072013-P	23/05/2012
Decreto di Approvazione Perizia di Variante	**Protocollo**	**Data**
	M_INF-SVCA-0004382	16/05/2014

Tipo di Spesa	Importi approvati	Voci 5 macro-categorie	Importi approvati 5 macro-categorie	Importo Certificato di Collaudo	Importo CRE/MIT - S.I.L.	Importo Altra Certificazione	Contabilizzato al 30/06/2014	Contabilizzato al 31/03/2017	Contabilizzato al 30/06/2019	Contabilizzato al 31/12/2019	Contabilizzato al 30/06/2020	Note	differenze rispetto Q.E. totale	differenze rispetto Q.E. 2 macro-voci	differenze rispetto Q.E. 5 macro-categorie	variazioni regolatorie al CIN iniziale	CODICE REGOLA DI CONFRONTO	rif. allegati
Lavori\Impianti	**2.250.724,75**		**2.250.724,75**	**1.989.054,37**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**1.989.054,37**	**1.989.054,37**	**1.989.054,37**	**1.989.054,37**			**86.566,33**				
Lavori principali	2.164.158,42	LAVORI	2.250.724,75	1.989.054,37	0,00	0,00	0,00	1.989.054,37	1.989.054,37	1.989.054,37	1.989.054,37	La spesa sostenuta è stata riconosciuta dal certificato di collaudo nei rapporti tra la Concessionaria e il Concedente. La spesa sostenuta trova totalmente copertura nella voce specifica prevista nell'ultimo quadro economico approvato dal M.I.T./ANAS.	0,00	0,00			**3 - 5**	**1**
Fondi accordo bonario	64.924,75			0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	\	64.924,75	64.924,75			**5**	\
Revisione prezzi	21.641,58			0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	\	21.641,58	21.641,58			**5**	\
Somme a disposizione																		
Somme a disposizione per sviluppo software	300.000,00	ALTRO	419.028,71	0,00	0,00	0,00	0,00	27.079,95	251.332,99	251.332,99	251.332,99	La spesa sostenuta trova totalmente copertura nella voce specifica prevista nell'ultimo quadro economico approvato dal M.I.T./ANAS.	167.695,72	167.695,72			**5**	**2**
Imprevisti	108.207,92																	
Spese per commissioni aggiudicatrici	10.820,79																	
Spese generali	216.415,84	SPESE GENERALI	216.415,84	0,00	0,00	0,00	103.165,18	192.411,67	173.239,82	173.239,82	173.239,82	La spesa registrata è stata solo parzialmente sostenuta entro il 30/06/2014. La spesa sostenuta trova totalmente copertura nella voce specifica prevista nell'ultimo quadro economico approvato dal M.I.T./ANAS.	43.176,02	43.176,02		0,00	**2 - 5**	**3**
Totale	**635.444,55**		**635.444,55**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**103.165,18**	**219.491,62**	**424.572,81**	**424.572,81**	**424.572,81**			**210.871,74**				
Totale Lavori + Somme a Disposizione	**2.886.169,30**	**-**	**2.886.169,30**	**1.989.054,37**	**-**	**-**	**103.165,18**	**2.208.545,99**	**2.413.627,18**	**2.413.627,18**	**2.413.627,18**		**297.438,07**	**0,00**	**0,00**	**0,00**		

Variazioni Regolatorie	
Importo ammesso ai fini regolatori	

Ulteriori differenziali: da variazioni regolatorie CIN iniziale confermate	**0,00**	**0,00**	**0,00**
Totale differenziale (incluso variazioni CIN)	**0,00**	**0,00**	**0,00**

(1) Dovrà essere inserita una riga per ogni voce di Quadro Economico

Figura 18 – P.138 - Servizio Europeo di Telepedaggio e percorrenza reale.

Lett. Art.2 comma 2 - lettera k4 - "P. 137 - Nuovo C.R.O. e DED: Adeguamento Officina Polstrada" - Codice SIVCA 003 - 002 - A004 - 05 - K001 - 03

Decreto di Approvazione Progetto Definitivo	Protocollo	Data
	\	\
Decreto di Approvazione Progetto Esecutivo	**Protocollo**	**Data**
	SVCA-MIT-0008811-P	28/10/2013
Decreto di Approvazione Perizia di Variante	**Protocollo**	**Data**
	M_INF-SVCA-0015825	08/09/2017

Decreto di rettifica	Protocollo	Data
	M_INF-SVCA-0007884	05/05/2017
Decreto di rettifica Perizia di Variante	**Protocollo**	**Data**
	M_INF-SVCA-0021662	28/11/2017

Tipo di Spesa	Importi approvati	Voci 5 macro-categorie	Importi approvati 5 macro-categorie	Importo Certificato di Collaudo	Importo CRE/MIT - S.I.L.	Importo Altra Certificazione	Contabilizzato al 30/06/2014	Contabilizzato al 31/03/2017	Contabilizzato al 30/06/2019	Contabilizzato al 31/12/2019	Contabilizzato al 30/06/2020	Note	differenze rispetto Q.E. totale	differenze rispetto Q.E. 2 macro-voci	differenze rispetto Q.E. 5 macro-categorie	variazioni regolatorie al CIN iniziale	CODICE REGOLA DI CONFRONTO	rif. allegati
Lavori	**911.878,53**		**911.878,53**	**911.878,53**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**911.878,53**	**911.878,53**	**911.878,53**	**911.878,53**			**0,00**				
Lavori principali	911.878,53	LAVORI	911.878,53	911.878,53	0,00	0,00	0,00	911.878,53	911.878,53	911.878,53	911.878,53	La spesa sostenuta è stata riconosciuta dal certificato di collaudo nei rapporti tra la Concessionaria e il Concedente. La spesa sostenuta trova totalmente copertura nella voce specifica prevista nell'ultimo quadro economico approvato dal M.I.T./ANAS.	0,00	0,00			**3 - 5**	**1**
Somme a disposizione																		
Cablaggio strutturato	30.000,00	ALTRO	47.592,45	0,00	0,00	0,00	8.766,25	47.592,45	47.592,45	47.592,45	47.592,45	La spesa registrata è stata solo parzialmente sostenuta entro il 30/06/2014. La spesa sostenuta trova totalmente copertura nella voce specifica prevista nell'ultimo quadro economico approvato dal M.I.T./ANAS.	0,00	0,00			**2 - 5**	**2**
Impianto Building Automation	8.826,20																	
Spese per commissioni aggiudicatrici	8.766,25																	
Spese generali	143.107,34	SPESE GENERALI	143.107,34	0,00	0,00	0,00	109.884,08	380.905,98	143.107,34	143.107,34	143.107,34	La spesa registrata è stata solo parzialmente sostenuta entro il 30/06/2014. La spesa sostenuta trova totalmente copertura nella voce specifica prevista nell'ultimo quadro economico approvato dal M.I.T./ANAS.	0,00	0,00		0,00	**2 - 5**	**3**
Totale	**190.699,79**		**190.699,79**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**118.650,33**	**428.498,43**	**190.699,79**	**190.699,79**	**190.699,79**							
Totale Lavori + Somme a Disposizione	**1.102.578,32**		**1.102.578,32**	**911.878,53**	**-**	**-**	**118.650,33**	**1.340.376,96**	**1.102.578,32**	**1.102.578,32**	**1.102.578,32**		**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**		

Variazioni Regolatorie	
Importo ammesso ai fini regolatori	

Ulteriori differenziali: da variazioni regolatorie CIN iniziale confermate	**0,00**	**0,00**	**0,00**
Totale differenziale (incluso variazioni CIN)	**0,00**	**0,00**	**0,00**

(1) Dovrà essere inserita una riga per ogni voce di Quadro Economico

Figura 19 – P.137 - Nuovo C.R.O. e DED: Adeguamento Officina Polstrada.

Lett. Art.2 comma 2 - lettera k - "P. 147 - Lavori di riqualificazione delle barriere di sicurezza autostradali bordo ponte sui manufatti sull'A28 tratta Pordenone - Fontanafredda." - Codice SIVCA 003 - 002 - A028 - 01 - K007 - 01

Decreto di Approvazione Progetto Definitivo	Protocollo	Data
	\	\
Decreto di Approvazione Progetto Esecutivo	**Protocollo**	**Data**
	SVCA-MIT-0008192-P	11/09/2014
Decreto di Approvazione Perizia di Variante	**Protocollo**	**Data**
	M_INF-SVCA-0016756	02/07/2019

Tipo di Spesa	Importi approvati	Voci 5 macro-categorie	Importi approvati 5 macro-categorie	Importo Certificato di Collaudo	Importo CRE/MIT - S.I.L.	Importo Altra Certificazione	Contabilizzato al 30/06/2014	Contabilizzato al 31/03/2017	Contabilizzato al 30/06/2019	Contabilizzato al 31/12/2019	Contabilizzato al 30/06/2020	Note	differenze rispetto Q.E. totale	differenze rispetto Q.E. 2 macro-voci	differenze rispetto Q.E. 5 macro-categorie	variazioni regolatorie al CIN iniziale	CODICE REGOLA DI CONFRONTO	rif. allegati
Lavori	**2.965.642,40**		**2.965.642,40**	**3.029.125,69**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**2.921.660,77**	**3.029.125,69**	**3.029.125,69**	**3.029.125,69**			**0,00**				
Lavori principali	2.965.642,40	LAVORI	2.965.642,40	3.029.125,69	0,00	0,00	0,00	2.921.660,77	3.029.125,69	3.029.125,69	3.029.125,69	La spesa sostenuta è stata riconosciuta dal certificato di collaudo nei rapporti tra la Concessionaria e il Concedente. La spesa sostenuta trova solo parzialmente copertura nella voce specifica prevista nell'ultimo quadro economico approvato dal M.I.T./ANAS.	0,00	0,00			**3 - 6**	**1**
Somme a disposizione																		
Prove materiali a carico dell'amministrazione	10.000,00	ALTRO	20.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	6.659,30	6.659,30	6.659,30	6.659,30	La spesa sostenuta trova totalmente copertura nella voce specifica prevista nell'ultimo quadro economico approvato dal M.I.T./ANAS.	13.340,70	13.340,70			**5**	**2**
Spese per commissioni giudicatrici	10.000,00																	
Spese generali tecniche	416.153,08	SPESE GENERALI	416.153,08	0,00	0,00	0,00	0,00	41.716,07	43.345,73	43.345,73	43.345,73	La spesa sostenuta trova totalmente copertura nella voce specifica prevista nell'ultimo quadro economico approvato dal M.I.T./ANAS.	372.807,35	372.807,35			**5**	**3**
Totale	**436.153,08**		**436.153,08**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**48.375,37**	**50.005,03**	**50.005,03**	**50.005,03**			**386.148,05**				
Totale Lavori + Somme a Disposizione	**3.401.795,48**	**-**	**3.401.795,48**	**3.029.125,69**	**-**	**-**	**-**	**2.970.036,14**	**3.079.130,72**	**3.079.130,72**	**3.079.130,72**		**386.148,05**	**0,00**	**0,00**	**0,00**		

Variazioni Regolatorie	
Importo ammesso ai fini regolatori	

Ulteriori differenziali: da variazioni regolatorie CIN iniziale confermate	**0,00**	**0,00**	**0,00**
Totale differenziale (incluso variazioni CIN)	**0,00**	**0,00**	**0,00**

(1) Dovrà essere inserita una riga per ogni voce di Quadro Economico

Figura 20 – P.147 - Lavori di riqualificazione delle barriere di sicurezza autostradali bordo ponte sui manufatti sull'A28 tratta Pordenone – Fontanafredda.

Lett. Art.2 comma 2 - lettera k - "P. 142 - Sistema Automatico di Rilevamento Eventi" - Codice SIVCA 003 - 002 - A004 - 01 - K006 - 01

Decreto di Approvazione Progetto Definitivo	Protocollo	Data
	\	\
Decreto di Approvazione Progetto Esecutivo	**Protocollo**	**Data**
	SVCA-MIT-0002228	09/03/2015
Decreto di Approvazione Perizia di Variante	**Protocollo**	**Data**
	\	\

Decreto di rettifica	Protocollo	Data
	M_INF-SVCA-0008448	12/05/2017

Tipo di Spesa	Importi approvati	Voci 5 macro-categorie	Importi approvati 5 macro-categorie	Importo Certificato di Collaudo	Importo CRE/MIT - S.I.L.	Importo Altra Certificazione	Contabilizzato al 30/06/2014	Contabilizzato al 31/03/2017	Contabilizzato al 30/06/2019	Contabilizzato al 31/12/2019	Contabilizzato al 30/06/2020	Note	differenze rispetto Q.E. totale	differenze rispetto Q.E. 2 macro-voci	differenze rispetto Q.E. 5 macro-categorie	variazioni regolatorie al CIN iniziale	CODICE REGOLA DI CONFRONTO	rif. allegati
Lavori	**2.830.264,77**		**2.830.264,77**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**			**108.856,33**				
Lavori principali	2.721.408,44	LAVORI	2.830.264,77	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	\	0,00	0,00			**5**	\
Spese accordi bonari	81.642,25			0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	\	81.642,25	81.642,25			**5**	\
Adeguamento prezzi art. 1233 D.Lgs. 163/06	27.214,08			0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	\	27.214,08	27.214,08			**5**	\
Somme a disposizione																		
Interferenze	40.000,00	INTERFERENZE	40.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	\	40.000,00	40.000,00			**5**	\
Prove di laboratorio	10.000,00	ALTRO	23.607,04	0,00	0,00	0,00	0,00	18.291,00	18.291,00	18.291,00	18.291,00	La spesa sostenuta trova totalmente copertura nella voce specifica prevista nell'ultimo quadro economico approvato dal M.I.T./ANAS.	5.316,04	5.316,04			**5**	**1**
Spese Commissioni giudicatrice	13.607,04																	
Spese Generali	289.387,18	SPESE GENERALI	289.387,18	0,00	0,00	0,00	35.722,60	69.398,40	74.023,19	74.023,19	74.023,19	La spesa registrata è stata solo parzialmente sostenuta entro il 30/06/2014. La spesa sostenuta trova totalmente copertura nella voce specifica prevista nell'ultimo quadro economico approvato dal M.I.T./ANAS.	215.363,99	215.363,99		0,00	**2 - 5**	**2**
Totale	**352.994,23**		**352.994,22**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**35.722,60**	**87.689,40**	**92.314,19**	**92.314,19**	**92.314,19**			**260.680,03**				
Totale Lavori + Somme a Disposizione	**3.183.259,00**	**-**	**3.183.258,99**	**-**	**-**	**-**	**35.722,60**	**87.689,40**	**92.314,19**	**92.314,19**	**92.314,19**		**369.536,36**	**0,00**	**0,00**	**0,00**		

Variazioni Regolatorie	
Importo ammesso ai fini regolatori	

Ulteriori differenziali: da variazioni regolatorie CIN iniziale confermate	**0,00**	**0,00**	**0,00**
Totale differenziale (incluso variazioni CIN)	**0,00**	**0,00**	**0,00**

(1) Dovrà essere inserita una riga per ogni voce di Quadro Economico

Figura 21 – P.142 - Sistema Automatico di Rilevamento Eventi.

Lett. Art.2 comma 2 - lettera k - "P. 145 - Realizzazione Rampe di Servizio Interconnessione A27/A28" - Codice SIVCA /

Decreto di Approvazione Progetto Definitivo	Protocollo	Data
	\	\
Decreto di Approvazione Progetto Esecutivo	**Protocollo**	**Data**
	\	\
Decreto di Approvazione Perizia di Variante	**Protocollo**	**Data**
	\	\

Tipo di Spesa	Importi approvati	Voci 5 macro-categorie	Importi approvati 5 macro-categorie	Importo Certificato di Collaudo	Importo CRE/MIT - S.I.L.	Importo Altra Certificazione	Contabilizzato al 30/06/2014	Contabilizzato al 31/03/2017	Contabilizzato al 30/06/2019	Contabilizzato al 31/12/2019	Contabilizzato al 30/06/2020	Note	differenze rispetto Q.E. totale	differenze rispetto Q.E. 2 macro-voci	differenze rispetto Q.E. 5 macro-categorie	variazioni regolatorie al CIN iniziale	CODICE REGOLA DI CONFRONTO	rif. allegati
Lavori	**0,00**		**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**			**0,00**				
Lavori principali	0,00	LAVORI	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	\	0,00	0,00			**7**	\
Somme a disposizione																		
Spese generali	0,00	SPESE GENERALI	0,00	0,00	0,00	0,00	2.931,66	5.183,48	5.242,59	10.408,59	10.408,59	La spesa registrata è stata solo parzialmente sostenuta entro il 30/06/2014. La spesa sostenuta non trova coperture in alcuna voce specifica dell'ultimo quadro economico approvato dal M.I.T./ANAS.	-7.476,93	-7.476,93	-7.476,93		**2 - 7**	**1**
Totale	**0,00**		**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**2.931,66**	**5.183,48**	**5.242,59**	**10.408,59**	**10.408,59**			**-7.476,93**				
Totale Lavori + Somme a Disposizione	**-**		**-**	**-**	**-**	**-**	**2.931,66**	**5.183,48**	**5.242,59**	**10.408,59**	**10.408,59**		**-7.476,93**	**-7.476,93**	**-7.476,93**	**0,00**		

Variazioni Regolatorie	
Importo ammesso ai fini regolatori	

Ulteriori differenziali: da variazioni regolatorie CIN iniziale confermate	**0,00**	**0,00**	**0,00**
Totale differenziale (incluso variazioni CIN)	**-7.476,93**	**-7.476,93**	**-7.476,93**

(1) Dovrà essere inserita una riga per ogni voce di Quadro Economico

Figura 22 – P.145 - Realizzazione Rampe di Servizio Interconnessione A27/A28.

Lett. Art.2 comma 2 - lettera k - "P. 148 - Sistemazioni esterne C.S.Palmanova" - Codice SIVCA /

Decreto di Approvazione Progetto Definitivo	Protocollo	Data
	\	\
Decreto di Approvazione Progetto Esecutivo	Protocollo	Data
	\	\
Decreto di Approvazione Perizia di Variante	Protocollo	Data
	\	\

Tipo di Spesa	Importi approvati	Voci 5 macro-categorie	Importi approvati 5 macro-categorie	Importo Certificato di Collaudo	Importo CRE/MIT - S.I.L.	Importo Altra Certificazione	Contabilizzato al 30/06/2014	Contabilizzato al 31/03/2017	Contabilizzato al 30/06/2019	Contabilizzato al 31/12/2019	Contabilizzato al 30/06/2020	Note	differenze rispetto Q.E. totale	differenze rispetto Q.E. 2 macro-voci	differenze rispetto Q.E. 5 macro-categorie	variazioni regolatorie al CIN iniziale	CODICE REGOLA DI CONFRONTO	rif. allegati
Lavori	**0,00**		**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**			**0,00**				
Lavori principali	0,00	LAVORI	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	\	0,00	0,00			**7**	\
Somme a disposizione																		
Spese generali	0,00	SPESE GENERALI	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	107,95	13.501,47	17.578,27	42.128,43	La spesa sostenuta non trova coperture in alcuna voce specifica dell'ultimo quadro economico approvato dal M.I.T./ANAS.	-42.128,43	-42.128,43	-42.128,43		**7**	**1**
Totale	**0,00**		**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**107,95**	**13.501,47**	**17.578,27**	**42.128,43**			**-42.128,43**				
Totale Lavori + Somme a Disposizione	**-**		**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**107,95**	**13.501,47**	**17.578,27**	**42.128,43**		**-42.128,43**	**-42.128,43**	**-42.128,43**	**0,00**		

Variazioni Regolatorie	
Importo ammesso ai fini regolatori	

Ulteriori differenziali: da variazioni regolatorie CIN iniziale confermate	**0,00**	**0,00**	**0,00**
Totale differenziale (incluso variazioni CIN)	**-42.128,43**	**-42.128,43**	**-42.128,43**

(1) Dovrà essere inserita una riga per ogni voce di Quadro Economico

Figura 23 – P.148 - Sistemazioni esterne C.S. Palmanova.

Lett. Art.2 comma 2 - lettera l - "P. 64 - Bretella di Collegamento del Casello Autostradale di Noventa di Piave (A4) alla SS 14 - 1° Stralcio" - Codice SIVCA 003 - 002 - A004 - 05 - L001 - 01

Decreto di Approvazione Progetto Definitivo	Protocollo	Data
	\	\
Decreto di Approvazione Progetto Esecutivo	Protocollo	Data
	558/03	24/09/2003
Decreto di Approvazione Perizia di Variante	Protocollo	Data
	CDG-0157161-P	25/11/2008

Tipo di Spesa	Importi approvati	Voci 5 macro-categorie	Importi approvati 5 macro-categorie	Importo Certificato di Collaudo	Importo CRE/MIT - S.I.L.	Importo Altra Certificazione	Contabilizzato al 30/06/2014	Contabilizzato al 31/03/2017	Contabilizzato al 30/06/2019	Contabilizzato al 31/12/2019	Contabilizzato al 30/06/2020	Note	differenze rispetto Q.E. totale	differenze rispetto Q.E. 2 macro-voci	differenze rispetto Q.E. 5 macro-categorie	variazioni regolatorie al CIN iniziale	CODICE REGOLA DI CONFRONTO	rif. allegati
Lavori	**6.300.442,67**		**6.300.442,67**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**6.482.075,19**	**6.482.075,19**	**6.482.075,19**	**6.482.075,19**	**6.482.075,19**			**0,00**				
Lavori principali	6.300.442,67	LAVORI	6.300.442,67	0,00	0,00	0,00	6.479.925,19	6.479.925,19	6.479.925,19	6.479.925,19	6.479.925,19	La spesa registrata è stata sostenuta totalmente entro il 30/06/2014.	0,00	0,00			**1**	\
Lavori complementari	0,00			0,00	0,00	0,00	2.150,00	2.150,00	2.150,00	2.150,00	2.150,00	La spesa registrata è stata sostenuta totalmente entro il 30/06/2014.	0,00	0,00			**1**	\
Somme a disposizione																		
Espropri	1.919.576,09	ESPROPRI	1.919.576,09	0,00	0,00	0,00	1.914.403,31	1.914.403,31	1.914.403,31	1.914.403,31	1.914.403,31	La spesa registrata è stata sostenuta totalmente entro il 30/06/2014. La spesa sostenuta trova totalmente copertura nella voce specifica prevista nell'ultimo quadro economico approvato dal M.I.T./ANAS.	5.172,78	5.172,78			**1 - 5**	\
Spese generali	648.395,06	SPESE GENERALI	648.395,06	0,00	0,00	0,00	702.456,10	702.456,10	702.456,10	702.456,10	702.456,10	La spesa registrata è stata sostenuta totalmente entro il 30/06/2014. La spesa sostenuta trova solo parzialmente copertura nella voce specifica prevista nell'ultimo quadro economico approvato dal M.I.T./ANAS.	0,00	0,00		0,00	**1 - 6**	\
Interferenze	0,00	INTERFERENZE	0,00	0,00	0,00	0,00	4.206,69	4.206,69	4.206,69	4.206,69	4.206,69	La spesa registrata è stata sostenuta totalmente entro il 30/06/2014. La spesa sostenuta non trova coperture in alcuna voce specifica dell'ultimo quadro economico approvato dal M.I.T./ANAS.	0,00	0,00			**1 - 7**	\
Totale	**2.567.971,15**		**2.567.971,15**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**2.621.066,10**	**2.621.066,10**	**2.621.066,10**	**2.621.066,10**	**2.621.066,10**			**5.172,78**				
Totale Lavori + Somme a Disposizione	**8.868.413,82**	**-**	**8.868.413,82**	**-**	**-**	**-**	**9.103.141,29**	**9.103.141,29**	**9.103.141,29**	**9.103.141,29**	**9.103.141,29**		**5.172,78**	**0,00**	**0,00**	**0,00**		

Variazioni Regolatorie	
Importo ammesso ai fini regolatori	

Ulteriori differenziali: da variazioni regolatorie CIN iniziale confermate	**0,00**	**0,00**	**0,00**
Totale differenziale (incluso variazioni CIN)	**0,00**	**0,00**	**0,00**

(1) Dovrà essere inserita una riga per ogni voce di Quadro Economico

Figura 24 – P.64 - Bretella di Collegamento del Casello Autostradale di Noventa di Piave (A4) alla SS 14 - 1° Stralcio.

Lett. Art.2 comma 2 - lettera k - "P. 141 - Lavori di realizzazione del nuovo Centro Operativo Autostradale Veneto" - Codice SIVCA 003 - 002 - A028 - 01 - K008 - 02

Decreto di Approvazione Progetto Definitivo	Protocollo	Data
	\	\
Decreto di Approvazione Progetto Esecutivo	Protocollo	Data
	M_INF-SVCA-0001383	17/01/2020
Decreto di Approvazione Perizia di Variante	Protocollo	Data
	\	\

Tipo di Spesa	Importi approvati	Voci 5 macro-categorie	Importi approvati 5 macro-categorie	Importo Certificato di Collaudo	Importo CRE/MIT - S.I.L.	Importo Altra Certificazione	Contabilizzato al 30/06/2014	Contabilizzato al 31/03/2017	Contabilizzato al 30/06/2019	Contabilizzato al 31/12/2019	Contabilizzato al 30/06/2020	Note	differenze rispetto Q.E. totale	differenze rispetto Q.E. 2 macro-voci	differenze rispetto Q.E. 5 macro-categorie	variazioni regolatorie al CIN iniziale	CODICE REGOLA DI CONFRONTO	rif. allegati
Lavori	**0,00**		**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**			**0,00**				
Lavori principali	0,00	LAVORI	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	\	0,00	0,00			\	\
Somme a disposizione																		
Spese generali	201.556,49	SPESE GENERALI	201.556,49	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	\	201.556,49	201.556,49			\	\
Totale	**201.556,49**		**201.556,49**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**			**201.556,49**				
Totale Lavori + Somme a Disposizione	**201.556,49**		**201.556,49**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**		**201.556,49**	**0,00**	**0,00**	**0,00**		

Variazioni Regolatorie	
Importo ammesso ai fini regolatori	

Ulteriori differenziali: da variazioni regolatorie CIN iniziale confermate	0,00	0,00	0,00
Totale differenziale (incluso variazioni CIN)	0,00	0,00	0,00

(1) Dovrà essere inserita una riga per ogni voce di Quadro Economico

Figura 25 – P.141 - Lavori di realizzazione del nuovo Centro Operativo Autostradale Veneto.

TABELLE 1

ARTICOLAZIONE SPESA PER INVESTIMENTI

OPERE COMMISSARIATE

Lett. Art.2 comma 2 - lettera e2 - "P. 92 - Nuovo Casello Autostradale di Meolo km 19+690" - Codice SIVCA 003 - 002 - A004 - 05 - E002 - 01

Decreto di Approvazione Progetto Definitivo	Protocollo	Data
	d.c. 13	20/04/2009
Decreto di Approvazione Progetto Esecutivo	**Protocollo**	**Data**
	d.c. 69	02/09/2010
Decreto di gestione della spesa	**Protocollo**	**Data**
	d.c. 328	24/03/2017

Tipo di Spesa	Importi approvati	Voci 5 macro-categorie	Importi approvati 5 macro-categorie	Importo Certificato di Collaudo	Importo CRE/MIT - S.I.L.	Importo Altra Certificazione	Contabilizzato al 30/06/2014	Contabilizzato al 31/03/2017	Contabilizzato al 30/06/2019	Contabilizzato al 31/12/2019	Contabilizzato al 30/06/2020	Note	differenze rispetto Q.E. totale	differenze rispetto Q.E. 2 macro-voci	differenze rispetto Q.E. 5 macro-categorie	CODICE REGOLA DI CONFRONTO	rif. allegati
Lavori	**21.394.000,00**		**21.394.000,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**											
Lavori/Formniture	21.394.000,00	LAVORI	21.394.000,00	0,00	0,00	0,00											
Somme a disposizione																	
Impianti	2.037.000,00	ALTRO	2.222.000,00	0,00	0,00	0,00											
Prove di laboratorio	146.000,00			0,00	0,00	0,00											
Spese validazione	20.000,00			0,00	0,00	0,00											
Spese commissioni	14.000,00			0,00	0,00	0,00											
Archeologia	5.000,00			0,00	0,00	0,00											
Interferenze	587.000,00	INTERFERENZE	587.000,00	0,00	0,00	0,00											
Espropriazioni	7.786.000,00	ESPROPRI	7.786.000,00	0,00	0,00	0,00											
Spese generali	2.511.000,00	SPESE GENERALI	2.511.000,00	0,00	0,00	0,00											
Totale	**13.106.000,00**		**13.106.000,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**											
Totale Lavori + Somme a Disposizione	**34.500.000,00**		**34.500.000,00**	**-**	**-**	**-**	**33.375.347,81**	**33.701.441,25**	**33.693.344,95**	**33.693.344,95**	**33.986.043,00**		**-**	**-**	**-**		

Variazioni Regolatorie	
Importo ammesso ai fini regolatori	

(1) Dovrà essere inserita una riga per ogni voce di Quadro Economico

Figura 26 **– P.92 - Nuovo Casello Autostradale di Meolo km 19+690**

Lett. Art.2 comma 2 - lettera m1 - "P.75 P.94 - Adeguamento Raccordo Autostradale Villesse-Gorizia" - Codice SIVCA 003 - 002 - A004 - 05 - M001 - 01

Decreto di Approvazione Progetto Definitivo	Protocollo	Data
	d.c. 8	22/12/2008
Decreto di Approvazione Progetto Esecutivo	**Protocollo**	**Data**
	d.c. 66	04/08/2010
Decreto di gestione della spesa	**Protocollo**	**Data**
	d.c. 328	24/03/2017

Tipo di Spesa	Importi approvati	Voci 5 macro-categorie	Importi approvati 5 macro-categorie	Importo Certificato di Collaudo	Importo CRE/MIT - S.I.L.	Importo Altra Certificazione	Contabilizzato al 30/06/2014	Contabilizzato al 31/03/2017	Contabilizzato al 30/06/2019	Contabilizzato al 31/12/2019	Contabilizzato al 30/06/2020	Note	differenze rispetto Q.E. totale	differenze rispetto Q.E. 2 macro-voci	differenze rispetto Q.E. 5 macro-categorie	CODICE REGOLA DI CONFRONTO	rif. allegati
Lavori	**107.603.000,00**		**107.603.000,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**											
Lavori/Fornniture	107.603.000,00	LAVORI	107.603.000,00	0,00	0,00	0,00											
Somme a disposizione																	
Impianti	1.464.000,00	ALTRO	2.616.000,00	0,00	0,00	0,00											
Prove di laboratorio	385.000,00			0,00	0,00	0,00											
Spese validazione	229.000,00			0,00	0,00	0,00											
Spese commissioni	27.000,00			0,00	0,00	0,00											
Monitoraggio ambientale	296.000,00			0,00	0,00	0,00											
Oneri discarica	8.000,00			0,00	0,00	0,00											
Imprevisti	160.000,00			0,00	0,00	0,00											
Archeologia	47.000,00			0,00	0,00	0,00											
Interferenze	2.822.000,00	INTERFERENZE	2.822.000,00	0,00	0,00	0,00											
Espropriazioni	11.523.000,00	ESPROPRI	11.523.000,00	0,00	0,00	0,00											
Spese generali	9.036.000,00	SPESE GENERALI	9.036.000,00	0,00	0,00	0,00											
Totale	**25.997.000,00**		**25.997.000,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**											
Totale Lavori + Somme a Disposizione	**133.600.000,00**		**133.600.000,00**	**-**	**-**	**-**	**131.372.320,03**	**132.320.236,65**	**132.381.242,87**	**132.381.242,87**	**132.440.645,04**		**-**	**-**	**-**		

Variazioni Regolatorie	
Importo ammesso ai fini regolatori	

(1) Dovrà essere inserita una riga per ogni voce di Quadro Economico

Figura 27 – P.75 P.94 - Adeguamento Raccordo Autostradale Villesse-Gorizia

Lett. Art.2 comma 2 - lettera e1 - "P.76 P.101 - Adeguamento 3a corsia - Tratto Quarto d'Altino - San Dona' di Piave" - Codice SIVCA 003 - 002 - A004 - 05 - E001 - 01

Decreto di Approvazione Progetto Definitivo	Protocollo	Data
	d.c. 13	20/04/2009
Decreto di Approvazione Progetto Esecutivo	Protocollo	Data
	d.c. 110	18/07/2011
Decreto di gestione della spesa	Protocollo	Data
	d.c. 328	24/03/2017

Tipo di Spesa	Importi approvati	Voci 5 macro-categorie	Importi approvati 5 macro-categorie	Importo Certificato di Collaudo	Importo CRE/MIT - S.I.L.	Importo Altra Certificazione	Contabilizzato al 30/06/2014	Contabilizzato al 31/03/2017	Contabilizzato al 30/06/2019	Contabilizzato al 31/12/2019	Contabilizzato al 30/06/2020	Note	differenze rispetto Q.E. totale	differenze rispetto Q.E. 2 macro-voci	differenze rispetto Q.E. 5 macro-categorie	CODICE REGOLA DI CONFRONTO	rif. allegati
Lavori	**254.789.000,00**		**254.789.000,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**											
Lavori/Formniture	254.789.000,00	LAVORI	254.789.000,00	0,00	0,00	0,00											
Somme a disposizione																	
Impianti	2.912.000,00	ALTRO	7.148.000,00	0,00	0,00	0,00											
Prove di laboratorio	1.349.000,00			0,00	0,00	0,00											
Spese validazione	474.000,00			0,00	0,00	0,00											
Spese commissioni	295.000,00			0,00	0,00	0,00											
Monitoraggio ambientale	1.879.000,00			0,00	0,00	0,00											
Oneri discarica	97.000,00			0,00	0,00	0,00											
Caratterizzazione terreni	43.000,00			0,00	0,00	0,00											
Archeologia	99.000,00			0,00	0,00	0,00											
Interferenze	7.795.000,00	INTERFERENZE	7.795.000,00	0,00	0,00	0,00											
Espropriazioni	36.983.000,00	ESPROPRI	36.983.000,00	0,00	0,00	0,00											
Spese generali	25.910.000,00	SPESE GENERALI	25.910.000,00	0,00	0,00	0,00											
Totale	**77.836.000,00**		**77.836.000,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**											
Totale Lavori + Somme a Disposizione	**332.625.000,00**		**332.625.000,00**	**-**	**-**	**-**	**259.612.247,95**	**326.563.524,83**	**326.556.490,37**	**326.580.963,77**	**326.595.414,17**		**-**	**-**	**-**		

Variazioni Regolatorie	
Importo ammesso ai fini regolatori	

(1) Dovrà essere inserita una riga per ogni voce di Quadro Economico

Figura 28 – P.76 P.101 - Adeguamento 3a corsia - Tratto Quarto d'Altino - San Donà di Piave

Lett. Art.2 comma 2 - lettera c2 - "P.110 - Piano per la Sicurezza Autostradale: realizzazione di 2 aree di sosta per mezzi pesanti" - Codice SIVCA 003 - 002 - A004 - 05 - C002 - 01

Decreto di Approvazione Progetto Definitivo	Protocollo	Data
	\	\
Decreto di Approvazione Progetto Esecutivo	Protocollo	Data
	\	\
Decreto di gestione della spesa	Protocollo	Data
	d.c. 328	24/03/2017

Tipo di Spesa	Importi approvati	Voci 5 macro-categorie	Importi approvati 5 macro-categorie	Importo Certificato di Collaudo	Importo CRE/MIT - S.I.L.	Importo Altra Certificazione	Contabilizzato al 30/06/2014	Contabilizzato al 31/03/2017	Contabilizzato al 30/06/2019	Contabilizzato al 31/12/2019	Contabilizzato al 30/06/2020	Note	differenze rispetto Q.E. totale	differenze rispetto Q.E. 2 macro-voci	differenze rispetto Q.E. 5 macro-categorie	CODICE REGOLA DI CONFRONTO	rif. allegati
Lavori	**9.398.471,53**		**9.398.471,53**	**0,00**	**0,00**	**0,00**											
Lavori	9.039.309,72	LAVORI	9.398.471,53	0,00	0,00	0,00											
Accantonamento ex art. 133, c.3 e 4 D.Lgs. 163/06	87.982,52			0,00	0,00	0,00											
Accantonamento per transazioni ed accordi bonari	271.179,29			0,00	0,00	0,00											
Somme a disposizione																	
Impianti speciali	223.317,39	ALTRO	1.014.261,15	0,00	0,00	0,00											
Prove materiali a carico dell`amministrazione	52.789,51			0,00	0,00	0,00											
Imprevisti	451.965,49			0,00	0,00	0,00											
Spese per commissioni giudicatrici	60.000,00			0,00	0,00	0,00											
Oneri discarica autorizzata per materiali da scavo equiparabili a rifiuto	206.188,76			0,00	0,00	0,00											
Caratterizzazione rocce e materiale da scavo	10.000,00			0,00	0,00	0,00											
Oneri per indagini archeologiche	10.000,00			0,00	0,00	0,00											
Impianti tecnologici interferenti	260.536,96	INTERFERENZE	320.536,96	0,00	0,00	0,00											
Oneri per l'allacciamento a pubblici servizi	60.000,00			0,00	0,00	0,00											
Espropriazioni	2.074.075,00	ESPROPRI	2.074.075,00	0,00	0,00	0,00											
Spese generali	1.982.089,83	SPESE GENERALI	1.982.089,83	0,00	0,00	0,00											
Totale	**5.390.962,94**		**5.390.962,94**	**0,00**	**0,00**	**0,00**											
Totale Lavori + Somme a Disposizione	**14.789.434,47**		**14.789.434,47**	**-**	**-**	**-**	**804.796,35**	**887.492,81**	**950.149,71**	**983.377,69**	**989.766,57**		**-**	**-**	**-**		

Variazioni Regolatorie	
Importo ammesso ai fini regolatori	

(1) Dovrà essere inserita una riga per ogni voce di Quadro Economico

Figura 29 – P.110 - Piano per la Sicurezza Autostradale: realizzazione di 2 aree di sosta per mezzi pesanti

Lett. Art.2 comma 2 - lettera c3 - "P.111 - Piano per la Sicurezza Autostradale: adeguamento piste di immissione in autostrada" - Codice SIVCA 003 - 002 - A004 - 05 - C003 - 01

Decreto di Approvazione Progetto Definitivo	Protocollo	Data
	\	\
Decreto di Approvazione Progetto Esecutivo	Protocollo	Data
	\	\
Decreto di gestione della spesa	Protocollo	Data
	d.c. 328	24/03/2017

Tipo di Spesa	Importi approvati	Voci 5 macro-categorie	Importi approvati 5 macro-categorie	Importo Certificato di Collaudo	Importo CRE/MIT - S.I.L.	Importo Altra Certificazione	Contabilizzato al 30/06/2014	Contabilizzato al 31/03/2017	Contabilizzato al 30/06/2019	Contabilizzato al 31/12/2019	Contabilizzato al 30/06/2020	Note	differenze rispetto Q.E. totale	differenze rispetto Q.E. 2 macro-voci	differenze rispetto Q.E. 5 macro-categorie	CODICE REGOLA DI CONFRONTO	rif. allegati
Lavori	**6.985.419,94**		**6.985.419,94**	**0,00**	**0,00**	**0,00**											
Lavori	6.718.798,37	LAVORI	6.985.419,94	0,00	0,00	0,00											
Accantonamento ex art. 133, c.3 e 4 D.Lgs. 163/06	65.057,62			0,00	0,00	0,00											
Accantonamento per transazioni ed accordi bonari	201.563,95			0,00	0,00	0,00											
Somme a disposizione																	
sistema esazione pedaggio	1.679.305,78	ALTRO	2.634.396,71	0,00	0,00	0,00											
Oneri per il riadattamento delle pensiline recuperate dalla ex barriera di Ve	300.000,00			0,00	0,00	0,00											
Prove materiali a carico dell'amministrazione	39.034,57			0,00	0,00	0,00											
Imprevisti	335.939,92			0,00	0,00	0,00											
Spese per commissioni giudicatrici	50.000,00			0,00	0,00	0,00											
Oneri discarica autorizzata per materiali da scavo equiparabili a rifiuto	230.116,44			0,00	0,00	0,00											
Impianti tecnologici interferenti	89.944,52	INTERFERENZE	149.944,52	0,00	0,00	0,00											
Oneri per l'allacciamento a pubblici servizi	60.000,00			0,00	0,00	0,00											
Espropriazioni	1.464.499,00	ESPROPRI	1.464.499,00	0,00	0,00	0,00											
Spese generali	1.168.363,06	SPESE GENERALI	1.168.363,06	0,00	0,00	0,00											
Totale	**5.417.203,29**		**5.417.203,29**	**0,00**	**0,00**	**0,00**											
Totale Lavori + Somme a Disposizione	**12.402.623,23**		**12.402.623,23**	**-**	**-**	**-**	**669.420,55**	**802.730,28**	**906.852,60**	**913.611,93**	**919.055,87**		**-**	**-**	**-**		

Variazioni Regolatorie	
Importo ammesso ai fini regolatori	

(1) Dovrà essere inserita una riga per ogni voce di Quadro Economico

Figura 30 – P.111 - Piano per la Sicurezza Autostradale: adeguamento piste di immissione in autostrada

Lett. Art.2 comma 2 - lettera e7 - "P.106 - Adeguamento 3a corsia - Tratto Gonars-Villesse - Stralcio 1" - Codice SIVCA 003 - 002 - A004 - 05 - E007 - 01

Decreto di Approvazione Progetto Definitivo	Protocollo	Data	Decreto di Approvazione Aggiudicazione Definitiva	Protocollo	Data
	d.c. 43	30/12/2009		d.c. 291	09/04/2015
Decreto di Approvazione Progetto Esecutivo	**Protocollo**	**Data**			
	d.c. 347	26/09/2017			
Decreto di Approvazione Perizia di Variante	**Protocollo**	**Data**	**Protocollo**	**Data**	
	atti/496	23/05/2018	atti/402	09/03/2020	

Tipo di Spesa	Importi approvati	Voci 5 macro-categorie	Importi approvati 5 macro-categorie	Importo Certificato di Collaudo	Importo CRE/MIT - S.I.L.	Importo Altra Certificazione	Contabilizzato al 30/06/2014	Contabilizzato al 31/03/2017	Contabilizzato al 30/06/2019	Contabilizzato al 31/12/2019	Contabilizzato al 30/06/2020	Note	differenze rispetto Q.E. totale	differenze rispetto Q.E. 2 macro-voci	differenze rispetto Q.E. 5 macro-categorie	CODICE REGOLA DI CONFRONTO	rif. allegati
Lavori	**46.494.714,89**		**46.494.714,89**	**0,00**	**0,00**	**0,00**											
Lavori	38.565.100,72	LAVORI	46.494.714,89	0,00	0,00	0,00											
Adeguamento normativo	2.115.000,00			0,00	0,00	0,00											
Barriere fonoassorbenti da "Piano di risanamento acustico"	3.679.837,75			0,00	0,00	0,00											
Accantonamento ex art. 133, c.3 e 4 D.Lgs. 163/06	504.351,20			0,00	0,00	0,00											
Accantonamento per transazioni ed accordi bonari	1.630.425,22			0,00	0,00	0,00											
Somme a disposizione																	
Dispositivi tecnologici per rilevazione dati traffico, viabilita' e meteo e informativi per la sicurezza degli utenti	70.000,00	ALTRO	5.254.755,53	0,00	0,00	0,00											
Prove materiali a carico dell'amministrazione	302.610,72			0,00	0,00	0,00											
Impianti di videosorveglianza	650.680,27			0,00	0,00	0,00											
Interventi fono diretti sui ricettori	100.000,00			0,00	0,00	0,00											
				0,00	0,00	0,00											
Imprevisti	2.596.999,74			0,00	0,00	0,00											
Monitoraggio ambientale	394.161,34			0,00	0,00	0,00											
Spese per commissioni giudicatrici	205.000,00			0,00	0,00	0,00											
Oneri discarica autorizzata per materiali da scavo equiparabili a rifiuto	857.473,96			0,00	0,00	0,00											
Caratterizzazione terreni	34.266,00			0,00	0,00	0,00											
Archeologia	43.563,50			0,00	0,00	0,00											
Impianti tecnologici interferenti	1.000.000,00	INTERFERENZE	1.211.000,00	0,00	0,00	0,00											
Oneri per l'allacciamento a pubblici servizi	211.000,00			0,00	0,00	0,00											
Espropriazioni	2.200.000,00	ESPROPRI	2.200.000,00	0,00	0,00	0,00											
Spese generali	10.251.089,92	SPESE GENERALI	10.251.089,92	0,00	0,00	0,00											
Totale	**18.916.845,45**		**18.916.845,45**	**0,00**	**0,00**	**0,00**											
Totale Lavori + Somme a Disposizione	**65.411.560,34**		**65.411.560,34**	**-**	**-**	**-**	**4.316.407,38**	**7.269.828,55**	**31.662.629,19**	**37.002.520,15**	**39.179.199,96**		**-**	**-**	**-**		

Variazioni Regolatorie	
Importo ammesso ai fini regolatori	

(1) Dovrà essere inserita una riga per ogni voce di Quadro Economico

Figura 31 – P.106 - Adeguamento 3a corsia - Tratto Gonars-Villesse - Stralcio 1

Lett. Art.2 comma 2 - lettera e7 - "P.106 - Adeguamento 3a corsia - Tratto Gonars-Villesse - Stralcio 2" - Codice SIVCA 003 - 002 - A004 - 05 - E007 - 01

Decreto di Approvazione Progetto Definitivo	Protocollo	Data	Decreto di Approvazione Aggiudicazione Definitiva	Protocollo	Data
	d.c. 43	30/12/2009		d.c. 291	09/04/2015
Decreto di Approvazione Progetto Esecutivo	Protocollo	Data			
	\	\			
Decreto di Approvazione Perizia di Variante	Protocollo	Data			
	\	\			

Tipo di Spesa	Importi approvati	Voci 5 macro-categorie	Importi approvati 5 macro-categorie	Importo Certificato di Collaudo	Importo CRE/MIT - S.I.L.	Importo Altra Certificazione	Contabilizzato al 30/06/2014	Contabilizzato al 31/03/2017	Contabilizzato al 30/06/2019	Contabilizzato al 31/12/2019	Contabilizzato al 30/06/2020	Note	differenze rispetto Q.E. totale	differenze rispetto Q.E. 2 macro-voci	differenze rispetto Q.E. 5 macro-categorie	CODICE REGOLA DI CONFRONTO	rif. allegati
Lavori	**31.302.285,71**		**31.302.285,71**	**0,00**	**0,00**	**0,00**											
Lavori	29.302.719,63	LAVORI	31.302.285,71	0,00	0,00	0,00											
Adeguamento normativo	350.000,00			0,00	0,00	0,00											
Accantonamento ex art. 133, c.3 e 4 D.Lgs. 163/06	395.961,56			0,00	0,00	0,00											
Accantonamento per transazioni ed accordi bonari	1.253.604,52			0,00	0,00	0,00											
Somme a disposizione																	
Dispositivi tecnologici per rilevazione dati traffico, viabilita' e meteo e informativi per la sicurezza degli utenti	50.000,00	ALTRO	6.118.417,81	0,00	0,00	0,00											
Prove materiali a carico dell`amministrazione	237.576,94			0,00	0,00	0,00											
Sistema di esazione pedaggio casello di Palmanova	1.781.500,00			0,00	0,00	0,00											
Impianti di videosorveglianza	700.000,00			0,00	0,00	0,00											
Interventi fono diretti sui ricettori	100.000,00			0,00	0,00	0,00											
Imprevisti	2.089.340,87			0,00	0,00	0,00											
Monitoraggio ambientale	250.000,00			0,00	0,00	0,00											
Spese per commissioni giudicatrici	80.000,00			0,00	0,00	0,00											
Oneri discarica autorizzata per materiali da scavo equiparabili a rifiuto	800.000,00			0,00	0,00	0,00											
Caratterizzazione terreni	20.000,00			0,00	0,00	0,00											
Archeologia	10.000,00			0,00	0,00	0,00											
Impianti tecnologici interferenti	800.000,00	INTERFERENZE	860.000,00	0,00	0,00	0,00											
Oneri per l'allacciamento a pubblici servizi	60.000,00			0,00	0,00	0,00											
Espropriazioni	5.100.000,00	ESPROPRI	5.100.000,00	0,00	0,00	0,00											
Spese generali	5.190.376,72	SPESE GENERALI	5.190.376,72	0,00	0,00	0,00											
Totale	**17.268.794,53**		**17.268.794,53**	**0,00**	**0,00**	**0,00**											
Totale Lavori + Somme a Disposizione	**48.571.080,24**		**48.571.080,24**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**2.984.571,39**	**3.383.446,79**	**4.044.624,54**		**-**	**-**	**-**		

Variazioni Regolatorie	
Importo ammesso ai fini regolatori	

(1) Dovrà essere inserita una riga per ogni voce di Quadro Economico

Figura 32 – P.106 - Adeguamento 3a corsia - Tratto Gonars-Villesse - Stralcio 2

Lett. Art.2 comma 2 - lettera e7 - "P.106 - Adeguamento 3a corsia - Tratto Gonars-Villesse - Stralcio 3" - Codice SIVCA 003 - 002 - A004 - 05 - E007 - 01

Decreto di Approvazione Progetto Definitivo	Protocollo	Data	Decreto di Approvazione Aggiudicazione Definitiva	Protocollo	Data
	d.c. 43	30/12/2009		d.c. 291	09/04/2015
Decreto di Approvazione Progetto Esecutivo	Protocollo	Data			
	\	\			
Decreto di Approvazione Perizia di Variante	Protocollo	Data			
	\	\			

Tipo di Spesa	Importi approvati	Voci 5 macro-categorie	Importi approvati 5 macro-categorie	Importo Certificato di Collaudo	Importo CRE/MIT - S.I.L.	Importo Altra Certificazione	Contabilizzato al 30/06/2014	Contabilizzato al 31/03/2017	Contabilizzato al 30/06/2019	Contabilizzato al 31/12/2019	Contabilizzato al 30/06/2020	Note	differenze rispetto Q.E. totale	differenze rispetto Q.E. 2 macro-voci	differenze rispetto Q.E. 5 macro-categorie	CODICE REGOLA DI CONFRONTO	rif. allegati
Lavori	**62.494.248,98**		**62.494.248,98**	**0,00**	**0,00**	**0,00**											
Lavori	59.134.079,16	LAVORI	62.494.248,98	0,00	0,00	0,00											
Accantonamento ex art. 133, c.3 e 4 D.Lgs. 163/06	815.413,25			0,00	0,00	0,00											
Accantonamento per transazioni ed accordi bonari	2.544.756,57			0,00	0,00	0,00											
Somme a disposizione																	
Dispositivi tecnologici per rilevazione dati traffico, viabilita' e meteo e informativi per la sicurezza degli utenti	80.000,00	ALTRO	7.709.956,17	0,00	0,00	0,00											
Prove materiali a carico dell`amministrazione	489.247,95			0,00	0,00	0,00											
Impianti di videosorveglianza	979.445,26			0,00	0,00	0,00											
Interventi fono diretti sui ricettori	115.002,00			0,00	0,00	0,00											
Imprevisti	4.241.260,96			0,00	0,00	0,00											
Monitoraggio ambientale	500.000,00			0,00	0,00	0,00											
Spese per commissioni giudicatrici	85.000,00			0,00	0,00	0,00											
Oneri discarica autorizzata per materiali da scavo equiparabili a rifiuto	1.180.000,00			0,00	0,00	0,00											
Caratterizzazione terreni	25.000,00			0,00	0,00	0,00											
Archeologia	15.000,00			0,00	0,00	0,00											
Impianti tecnologici interferenti	500.000,00	INTERFERENZE	570.000,00	0,00	0,00	0,00											
Oneri per l'allacciamento a pubblici servizi	70.000,00			0,00	0,00	0,00											
Espropriazioni	10.526.000,00	ESPROPRI	10.526.000,00	0,00	0,00	0,00											
Spese generali	9.954.144,81	SPESE GENERALI	9.954.144,81	0,00	0,00	0,00											
Totale	**28.760.100,98**		**28.760.100,98**	**0,00**	**0,00**	**0,00**											
Totale Lavori + Somme a Disposizione	**91.254.349,96**		**91.254.349,96**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**822.111,78**	**942.844,16**	**1.055.385,26**		**-**	**-**	**-**		

Variazioni Regolatorie	
Importo ammesso ai fini regolatori	

(1) Dovrà essere inserita una riga per ogni voce di Quadro Economico

Figura 33 – P.106 - Adeguamento 3a corsia - Tratto Gonars-Villesse - Stralcio 3

Lett. Art.2 comma 2 - lettera e5-6-8 - "P.128 - Adeguamento 3a corsia - Tratto Nuovo Ponte sul fiume Tagliamento-Gonars e Nuovo Svincolo di Palmanova e Variante SS. 352 - 1 Lotto" - Codice SIVCA 003 - 002 - A004 - 05 - E005 - 01

Decreto di Approvazione Progetto Definitivo	Protocollo	Data
	d.c. 307	23/06/2016

Decreto di Approvazione Progetto Esecutivo	Protocollo	Data
	d.c. 318	30/12/2016

Decreto di Approvazione Perizia di Variante	Protocollo	Data	Decreto di Approvazione Perizia di Variante	Protocollo	Data
	atti/1382	07/11/2018		atti/807	12/06/2020

Tipo di Spesa	Importi approvati	Voci 5 macro-categorie	Importi approvati 5 macro-categorie	Importo Certificato di Collaudo	Importo CRE/MIT - S.I.L.	Importo Altra Certificazione	Contabilizzato al 30/06/2014	Contabilizzato al 31/03/2017	Contabilizzato al 30/06/2019	Contabilizzato al 31/12/2019	Contabilizzato al 30/06/2020	Note	differenze rispetto Q.E. totale	differenze rispetto Q.E. 2 macro-voci	differenze rispetto Q.E. 5 macro-categorie	CODICE REGOLA DI CONFRONTO	rif. allegati
Lavori	**348.416.389,92**		**348.416.389,92**	**0,00**	**0,00**	**0,00**											
Lavori	303.713.197,28	LAVORI	348.416.389,92	0,00	0,00	0,00											
Accantonamento ex art. 133, c.3 e 4 D.Lgs. 163/06	3.386.917,54			0,00	0,00	0,00											
Accantonamento per transazioni ed accordi bonari	41.316.275,10			0,00	0,00	0,00											
Somme a disposizione																	
Impianti speciali tecnologici	2.637.000,00	ALTRO	20.531.214,14	0,00	0,00	0,00											
Prove materiali a carico dell'amministrazione	700.000,00			0,00	0,00	0,00											
Oneri per interventi diretti di protezione acustica sui ricettori	75.000,00			0,00	0,00	0,00											
Imprevisti	15.417.005,73			0,00	0,00	0,00											
Onerio accessori Piano di Monitoraggio	1.315.922,41			0,00	0,00	0,00											
Spese per commissioni giudicatrici	69.000,00			0,00	0,00	0,00											
Oneri discarica	12.286,00			0,00	0,00	0,00											
Campionamenti terre e rocce da scavo	71.000,00			0,00	0,00	0,00											
Archeologia	234.000,00			0,00	0,00	0,00											
Lavori ed oneri per spostamento Impianti tecnologici interferenti	4.127.546,24	INTERFERENZE	5.326.546,24	0,00	0,00	0,00											
Oneri per l'allacciamento a pubblici servizi	1.199.000,00			0,00	0,00	0,00											
Espropriazioni	26.145.165,23	ESPROPRI	26.145.165,23	0,00	0,00	0,00											
Spese generali	41.832.273,77	SPESE GENERALI	41.832.273,77	0,00	0,00	0,00											
Totale	**93.835.199,38**		**93.835.199,38**	**0,00**	**0,00**	**0,00**											
Totale Lavori + Somme a Disposizione	**442.251.589,30**		**442.251.589,30**	**-**	**-**	**-**	**4.837.553,12**	**15.820.831,15**	**235.113.469,29**	**278.563.929,56**	**314.614.241,84**		**-**	**-**	**-**		

Variazioni Regolatorie	
Importo ammesso ai fini regolatori	

(1) Dovrà essere inserita una riga per ogni voce di Quadro Economico

Figura 34 – P.128 - Adeguamento 3a corsia - Tratto Nuovo Ponte sul fiume Tagliamento-Gonars e Nuovo Svincolo di Palmanova e Variante SS. 352 - 1 Lotto

Lett. Art.2 comma 2 - lettera j3 - "P.100 - Rifacimento barriere esistenti" - Codice SIVCA 003 - 002 - A004 - 05 - J005 - 01

Decreto di Approvazione Progetto Definitivo	Protocollo	Data
	d.c. 313	15/12/2016
Decreto di Approvazione Progetto Esecutivo	**Protocollo**	**Data**
	d.c. 350	17/10/2017
Decreto di Approvazione Perizia di Variante	**Protocollo**	**Data**
	\	\

Tipo di Spesa	Importi approvati	Voci 5 macro-categorie	Importi approvati 5 macro-categorie	Importo Certificato di Collaudo	Importo CRE/MIT - S.I.L.	Importo Altra Certificazione	Contabilizzato al 30/06/2014	Contabilizzato al 31/03/2017	Contabilizzato al 30/06/2019	Contabilizzato al 31/12/2019	Contabilizzato al 30/06/2020	Note	differenze rispetto Q.E. totale	differenze rispetto Q.E. 2 macro-voci	differenze rispetto Q.E. 5 macro-categorie	CODICE REGOLA DI CONFRONTO	rif. allegati
Lavori	**9.227.465,63**		**9.227.465,63**	**0,00**	**0,00**	**0,00**											
Lavori	8.875.115,75	LAVORI	9.227.465,63	0,00	0,00	0,00											
Accantonamento ex art. 106, c.1 D.Lgs. 50/16	86.096,41			0,00	0,00	0,00											
Accantonamento per transazioni ed accordi bonari	266.253,47			0,00	0,00	0,00											
Somme a disposizione																	
Impianti speciali esazione (fornitura impianti di pista e di stazione e relativi software)	1.793.750,00	ALTRO	4.478.275,51	0,00	0,00	0,00											
Prove materiali a carico dell`amministrazione	51.657,85			0,00	0,00	0,00											
Lavori di potenziamento barriera già eseguiti	1.603.669,95			0,00	0,00	0,00											
Arredi mobili fabbricato di stazione	45.000,00			0,00	0,00	0,00											
Imprevisti	443.755,79			0,00	0,00	0,00											
Onerio realizzazione Piano di Monitoraggio	120.000,00			0,00	0,00	0,00											
Spese per commissioni giudicatrici	40.000,00			0,00	0,00	0,00											
Eventuale collettamento e trattamento aggiuntivo delle acque di prima pioggia in esito al monitoraggio delle acque	350.000,00			0,00	0,00	0,00											
Caratterizzazione rocce e materiali di scavo ed eventuali oneri di discarica aggiuntivi	20.000,00			0,00	0,00	0,00											
Archeologia	10.441,92			0,00	0,00	0,00											
Lavori ed oneri per spostamento Impianti tecnologici interferenti	36.450,97	INTERFERENZE	56.450,97	0,00	0,00	0,00											
Oneri per l'allacciamento a pubblici servizi	20.000,00			0,00	0,00	0,00											
Espropriazioni	58.100,00	ESPROPRI	58.100,00	0,00	0,00	0,00											
Spese generali	1.805.221,32	SPESE GENERALI	1.805.221,32	0,00	0,00	0,00											
Totale	**6.398.047,80**		**6.398.047,80**	**0,00**	**0,00**	**0,00**											
Totale Lavori + Somme a Disposizione	**15.625.513,43**		**15.625.513,43**	**-**	**-**	**-**	**2.025.313,39**	**2.495.627,37**	**2.810.726,97**	**2.818.831,60**	**2.827.585,81**		**-**	**-**	**-**		

Variazioni Regolatorie	
Importo ammesso ai fini regolatori	

(1) Dovrà essere inserita una riga per ogni voce di Quadro Economico

Figura 35 – P.100 - Rifacimento barriere esistenti

Lett. Art.2 comma 2 - lettera j2 - "P.90 - Rifacimento Barriere Casello di Portogruaro" - Codice SIVCA 003 - 002 - A004 - 05 - J003 - 01

Decreto di Approvazione Progetto Definitivo	**Protocollo**	**Data**
	\	\
Decreto di Approvazione Progetto Esecutivo	**Protocollo**	**Data**
	\	\
Decreto di gestione della spesa	**Protocollo**	**Data**
	d.c. 328	**24/03/2017**

Tipo di Spesa	Importi approvati	Voci 5 macro-categorie	Importi approvati 5 macro-categorie	Importo Certificato di Collaudo	Importo CRE/MIT - S.I.L.	Importo Altra Certificazione	Contabilizzato al 30/06/2014	Contabilizzato al 31/03/2017	Contabilizzato al 30/06/2019	Contabilizzato al 31/12/2019	Contabilizzato al 30/06/2020	Note	differenze rispetto Q.E. totale	differenze rispetto Q.E. 2 macro-voci	differenze rispetto Q.E. 5 macro-categorie	CODICE REGOLA DI CONFRONTO	rif. allegati
Lavori	**2.568.124,00**		**2.568.124,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**											
Lavori	2.470.800,00	LAVORI	2.568.124,00	0,00	0,00	0,00											
Accantonamento ex art. 133, c.3 e 4 D.Lgs. 163/06	23.200,00			0,00	0,00	0,00											
Accantonamento per transazioni ed accordi bonari	74.124,00			0,00	0,00	0,00											
Somme a disposizione																	
Impianti speciali esazione (impianti di pista, cabine e banchi)	800.000,00	ALTRO	1.034.960,00	0,00	0,00	0,00											
Prove materiali a carico dell`amministrazione	13.920,00			0,00	0,00	0,00											
Oneri per indagini archeologiche	2.500,00			0,00	0,00	0,00											
Sondaggi e prove geognostiche	15.000,00			0,00	0,00	0,00											
Spese per commissioni giudicatrici	80.000,00			0,00	0,00	0,00											
Imprevisti	123.540,00			0,00	0,00	0,00											
Lavori ed oneri per spostamento Impianti tecnologici interferenti	200.000,00	INTERFERENZE	200.000,00	0,00	0,00	0,00											
Espropriazioni	240.000,00	ESPROPRI	240.000,00	0,00	0,00	0,00											
Spese generali	1.063.951,02	SPESE GENERALI	1.063.951,02	0,00	0,00	0,00											
Totale	**2.538.911,02**		**2.538.911,02**	**0,00**	**0,00**	**0,00**											
Totale Lavori + Somme a Disposizione	**5.107.035,02**		**5.107.035,02**	**-**	**-**	**-**	**694.568,45**	**733.431,36**	**760.781,91**	**763.593,59**	**765.870,31**		**-**	**-**	**-**		

Variazioni Regolatorie	
Importo ammesso ai fini regolatori	

(1) Dovrà essere inserita una riga per ogni voce di Quadro Economico

Figura 36 – P.90 - Rifacimento Barriere Casello di Portogruaro

Lett. Art.2 comma 2 - lettera e3 - "P.115 - Adeguamento 3a corsia - Tratto S.Donà di Piave - Svincolo di Alvisopoli (escluso) - Stralcio 1" - Codice SIVCA 003 - 002 - A004 - 05 - E003 - 01

Decreto di Approvazione Progetto Definitivo	Protocollo	Data	Decreto di gestione della spesa	Protocollo	Data
	d.c. 232	26/03/2013		d.c. 328	24/03/2017
Decreto di Approvazione Progetto Esecutivo	**Protocollo**	**Data**	**Decreto di Aggiudicazione della procedura aperta**	**Protocollo**	**Data**
	d.c. 342	02/08/2017		d.c. 355	27/12/2017
Decreto di Approvazione Perizia di Variante	**Protocollo**	**Data**			
	atti/1868	04/12/2019	atti/226	13/02/2020	

Decreto di diminuzione delle prestazioni	Protocollo	Data
	d.c. 399	08/04/2019

Tipo di Spesa	Importi approvati	Voci 5 macro-categorie	Importi approvati 5 macro-categorie	Importo Certificato di Collaudo	Importo CRE/MIT - S.I.L.	Importo Altra Certificazione	Contabilizzato al 30/06/2014	Contabilizzato al 31/03/2017	Contabilizzato al 30/06/2019	Contabilizzato al 31/12/2019	Contabilizzato al 30/06/2020	Note	differenze rispetto Q.E. totale	differenze rispetto Q.E. 2 macro-voci	differenze rispetto Q.E. 5 macro-categorie	CODICE REGOLA DI CONFRONTO	rif. allegati
Lavori	**95.627.218,64**		**95.627.218,64**	**0,00**	**0,00**	**0,00**											
Lavori	87.870.625,76	LAVORI	95.627.218,64	0,00	0,00	0,00											
Accantonamento ex art. 106, c.1 D.Lgs. 50/16	985.000,93			0,00	0,00	0,00											
Accantonamento per transazioni ed accordi bonari	6.771.591,95			0,00	0,00	0,00											
Somme a disposizione																	
Dispositivi tecnologici per rilevazione dati traffico, viabilita' e meteo e informativi per la sicurezza degli utenti	78.040,32	ALTRO	7.103.888,08	0,00	0,00	0,00											
Prove materiali a carico dell`amministrazione	591.291,93			0,00	0,00	0,00											
Interventi diretti sui ricettori	150.000,00			0,00	0,00	0,00											
Oneri discarica autiorizzata per materiali da scavo equiparabili a rifiuto	35.700,00			0,00	0,00	0,00											
Imprevisti	2.227.353,57			0,00	0,00	0,00											
Monitoraggio ambientale e Audit Ente Terzo	1.456.734,35			0,00	0,00	0,00											
Spese per commissioni giudicatrici	110.000,00			0,00	0,00	0,00											
Caratterizzazione integrativa terreni Aree di Servizio Fratta Nord e Sud	400.000,00			0,00	0,00	0,00											
Oneri attraversamento RFI	200.000,00			0,00	0,00	0,00											
Distribuzione elettrica canali di gronda	448.884,40			0,00	0,00	0,00											
Impianti di videosorveglianza	1.191.415,50			0,00	0,00	0,00											
Caratterizzazione terreni	54.468,01			0,00	0,00	0,00											
Archeologia	160.000,00			0,00	0,00	0,00											
Impianti tecnologici interferenti	2.355.195,07	INTERFERENZE	2.627.221,95	0,00	0,00	0,00											
Oneri per l'allacciamento a pubblici servizi	272.026,88			0,00	0,00	0,00											
Espropriazioni	21.073.971,95	ESPROPRI	21.073.971,95	0,00	0,00	0,00											
Spese generali	14.233.906,14	SPESE GENERALI	14.233.906,14	0,00	0,00	0,00											
Totale	**45.038.988,12**		**45.038.988,12**	**0,00**	**0,00**	**0,00**											
Totale Lavori + Somme a Disposizione	**140.666.206,76**		**140.666.206,76**	**-**	**-**	**-**	**1.721.648,65**	**13.320.655,80**	**25.328.911,23**	**34.242.177,15**	**43.223.497,09**		**-**	**-**	**-**		

Variazioni Regolatorie	
Importo ammesso ai fini regolatori	

(1) Dovrà essere inserita una riga per ogni voce di Quadro Economico

Figura 37 – P.115 – Adeguamento 3a corsia - Tratto S.Donà di Piave - Svincolo di Alvisopoli (escluso) - Stralcio 1

Lett. Art.2 comma 2 - lettera e3 - "P.115 - Adeguamento 3a corsia - Tratto S.Donà di Piave - Svincolo di Alvisopoli (escluso) - Stralcio 2 - Asse Autostradale" - Codice SIVCA 003 - 002 - A004 - 05 - E003 - 01

Decreto di Approvazione Progetto Definitivo	Protocollo	Data	Decreto di gestione della spesa	Protocollo	Data
	d.c. 232	26/03/2013		d.c. 328	24/03/2017
Decreto di Approvazione Progetto Esecutivo	**Protocollo**	**Data**	**Decreto di diminuzione delle prestazioni**	**Protocollo**	**Data**
	\	\		d.c. 399	08/04/2019
Decreto di Approvazione Perizia di Variante	**Protocollo**	**Data**			
	\	\			

Tipo di Spesa	Importi approvati	Voci 5 macro-categorie	Importi approvati 5 macro-categorie	Importo Certificato di Collaudo	Importo CRE/MIT - S.I.L.	Importo Altra Certificazione	Contabilizzato al 30/06/2014	Contabilizzato al 31/03/2017	Contabilizzato al 30/06/2019	Contabilizzato al 31/12/2019	Contabilizzato al 30/06/2020	Note	differenze rispetto Q.E. totale	differenze rispetto Q.E. 2 macro-voci	differenze rispetto Q.E. 5 macro-categorie	CODICE REGOLA DI CONFRONTO	rif. allegati
Lavori	**121.892.279,63**		**121.892.279,63**	**0,00**	**0,00**	**0,00**											
Lavori	118.290.331,52	LAVORI	121.892.279,63	0,00	0,00	0,00											
Accantonamento ex art. 133, c.3 e 4 D.Lgs. 163/06	1.131.321,78			0,00	0,00	0,00											
Accantonamento per transazioni ed accordi bonari	2.470.626,33			0,00	0,00	0,00											
Somme a disposizione																	
Dispositivi tecnologici per rilevazione dati traffico, viabilita' e meteo e informativi per la sicurezza degli utenti	95.395,13	ALTRO	10.569.015,46	0,00	0,00	0,00											
Prove materiali a carico dell`amministrazione	678.793,07			0,00	0,00	0,00											
Interventi diretti sui ricettori	155.959,77			0,00	0,00	0,00											
Oneri discarica autiorizzata per materiali da scavo equiparabili a rifiuto	529.377,58			0,00	0,00	0,00											
Imprevisti	5.914.516,58			0,00	0,00	0,00											
Monitoraggio ambientale	1.319.000,00			0,00	0,00	0,00											
Spese per commissioni giudicatrici	55.000,00			0,00	0,00	0,00											
Impianti di videosorveglianza	1.681.981,44			0,00	0,00	0,00											
Caratterizzazione terreni	43.596,76			0,00	0,00	0,00											
Archeologia	95.395,13			0,00	0,00	0,00											
Impianti tecnologici interferenti	1.563.671,95	INTERFERENZE	1.575.228,42	0,00	0,00	0,00											
Oneri per l'allacciamento a pubblici servizi	11.556,47			0,00	0,00	0,00											
Espropriazioni	31.863.361,81	ESPROPRI	31.863.361,81	0,00	0,00	0,00											
Spese generali	16.381.533,21	SPESE GENERALI	16.381.533,21	0,00	0,00	0,00											
Totale	**60.389.138,90**		**60.389.138,90**	**0,00**	**0,00**	**0,00**											
Totale Lavori + Somme a Disposizione	**182.281.418,53**		**182.281.418,53**	**-**	**-**	**-**	**1.925.000,00**	**-**	**3.726.190,85**	**3.980.140,71**	**4.142.272,49**		**-**	**-**	**-**		

Variazioni Regolatorie	
Importo ammesso ai fini regolatori	

(1) Dovrà essere inserita una riga per ogni voce di Quadro Economico

Figura 38 – P.115 – Adeguamento 3a corsia - Tratto S.Donà di Piave - Svincolo di Alvisopoli (escluso) - Stralcio 2 - Asse Autostradale

Lett. Art.2 comma 2 - lettera e3 - "P.115 - Adeguamento 3a corsia - Tratto S.Donà di Piave - Svincolo di Alvisopoli (escluso) - Stralcio 2 - Cavalcavia" - Codice SIVCA 003 - 002 - A004 - 05 - E003 - 01

Decreto di Approvazione Progetto Definitivo	Protocollo	Data	Decreto di gestione della spesa	Protocollo	Data
	d.c. 232	26/03/2013		d.c. 328	24/03/2017
Decreto di Approvazione Progetto Esecutivo	Protocollo	Data	Decreto di diminuzione delle prestazioni	Protocollo	Data
	d.c. 379	16/10/2018		d.c. 399	08/04/2019
Decreto di Approvazione Perizia di Variante	Protocollo	Data			
	\	\			

Tipo di Spesa	Importi approvati	Voci 5 macro-categorie	Importi approvati 5 macro-categorie	Importo Certificato di Collaudo	Importo CRE/MIT - S.I.L.	Importo Altra Certificazione	Contabilizzato al 30/06/2014	Contabilizzato al 31/03/2017	Contabilizzato al 30/06/2019	Contabilizzato al 31/12/2019	Contabilizzato al 30/06/2020	Note	differenze rispetto Q.E. totale	differenze rispetto Q.E. 2 macro-voci	differenze rispetto Q.E. 5 macro-categorie	CODICE REGOLA DI CONFRONTO	rif. allegati
Lavori	**23.495.888,27**		**23.495.888,27**	**0,00**	**0,00**	**0,00**											
Lavori	21.561.672,41	LAVORI	23.495.888,27	0,00	0,00	0,00											
Accantonamento ex art. 106, c.1 D.Lgs. 50/16	209.282,07			0,00	0,00	0,00											
Accantonamento per transazioni ed accordi bonari	1.724.933,79			0,00	0,00	0,00											
Somme a disposizione																	
Prove materiali a carico dell'amministrazione	125.569,24	ALTRO	1.410.242,83	0,00	0,00	0,00											
Oneri discarica autiorizzata per materiali da scavo equiparabili a rifiuto	106.589,97			0,00	0,00	0,00											
Imprevisti	1.078.083,62			0,00	0,00	0,00											
Monitoraggio ambientale	25.000,00			0,00	0,00	0,00											
Spese per commissioni giudicatrici	55.000,00			0,00	0,00	0,00											
Caratterizzazione terreni	20.000,00			0,00	0,00	0,00											
Impianti tecnologici interferenti	1.046.733,52	INTERFERENZE	1.098.773,81	0,00	0,00	0,00											
Oneri per l'allacciamento a pubblici servizi	52.040,29			0,00	0,00	0,00											
Espropriazioni	12.911.729,98	ESPROPRI	12.911.729,98	0,00	0,00	0,00											
Spese generali	3.755.816,22	SPESE GENERALI	3.755.816,22	0,00	0,00	0,00											
Totale	**19.176.562,84**		**19.176.562,84**	**0,00**	**0,00**	**0,00**											
Totale Lavori + Somme a Disposizione	**42.672.451,11**		**42.672.451,11**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**992.011,03**	**1.057.985,70**	**1.153.989,07**		**-**	**-**	**-**		

Variazioni Regolatorie	
Importo ammesso ai fini regolatori	

(1) Dovrà essere inserita una riga per ogni voce di Quadro Economico

Figura 39 – P.115 – Adeguamento 3a corsia - Tratto S.Donà di Piave - Svincolo di Alvisopoli (escluso) - Stralcio 2 - Cavalcavia

Lett. Art.2 comma 2 - lettera e3 - "P.115 - Adeguamento 3a corsia - Tratto S.Donà di Piave - Svincolo di Alvisopoli (escluso) - Stralcio 3 - Asse Autostradale" - Codice SIVCA 003 - 002 - A004 - 05 - E003 - 01

Decreto di Approvazione Progetto Definitivo	Protocollo	Data	Decreto di gestione della spesa	Protocollo	Data
	d.c. 232	26/03/2013		d.c. 328	24/03/2017
Decreto di Approvazione Progetto Esecutivo	**Protocollo**	**Data**	**Decreto di diminuzione delle prestazioni**	**Protocollo**	**Data**
	\	\		d.c. 399	08/04/2019
Decreto di Approvazione Perizia di Variante	**Protocollo**	**Data**			
	\	\			

Tipo di Spesa	Importi approvati	Voci 5 macro-categorie	Importi approvati 5 macro-categorie	Importo Certificato di Collaudo	Importo CRE/MIT - S.I.L.	Importo Altra Certificazione	Contabilizzato al 30/06/2014	Contabilizzato al 31/03/2017	Contabilizzato al 30/06/2019	Contabilizzato al 31/12/2019	Contabilizzato al 30/06/2020	Note	differenze rispetto Q.E. totale	differenze rispetto Q.E. 2 macro-voci	differenze rispetto Q.E. 5 macro-categorie	CODICE REGOLA DI CONFRONTO	rif. allegati
Lavori	**176.521.994,21**		**176.521.994,21**	**0,00**	**0,00**	**0,00**											
Lavori	170.586.257,84	LAVORI	176.521.994,21	0,00	0,00	0,00											
Accantonamento ex art. 133, c.3 e 4 D.Lgs. 163/06	1.607.032,00			0,00	0,00	0,00											
Accantonamento per transazioni ed accordi bonari	4.328.704,37			0,00	0,00	0,00											
Somme a disposizione																	
Dispositivi tecnologici per rilevazione dati traffico, viabilita' e meteo e informativi per la sicurezza degli utenti	126.564,54	ALTRO	14.123.602,46	0,00	0,00	0,00											
Prove materiali a carico dell`amministrazione	984.216,24			0,00	0,00	0,00											
Interventi diretti sui ricettori	206.918,08			0,00	0,00	0,00											
Oneri discarica autiorizzata per materiali da scavo equiparabili a rifiuto	659.307,87			0,00	0,00	0,00											
Imprevisti	7.964.748,10			0,00	0,00	0,00											
Monitoraggio ambientale	1.694.265,65			0,00	0,00	0,00											
Spese per commissioni giudicatrici	55.000,00			0,00	0,00	0,00											
Impianti di videosorveglianza	2.247.089,64			0,00	0,00	0,00											
Caratterizzazione terreni	61.935,23			0,00	0,00	0,00											
Archeologia	123.557,11			0,00	0,00	0,00											
Impianti tecnologici interferenti	2.842.517,02	INTERFERENZE	2.906.893,38	0,00	0,00	0,00											
Oneri per l'allacciamento a pubblici servizi	64.376,36			0,00	0,00	0,00											
Espropriazioni	37.848.346,44	ESPROPRI	37.848.346,44	0,00	0,00	0,00											
Spese generali	22.787.167,94	SPESE GENERALI	22.787.167,94	0,00	0,00	0,00											
Totale	**77.666.010,22**		**77.666.010,22**	**0,00**	**0,00**	**0,00**											
Totale Lavori + Somme a Disposizione	**254.188.004,43**		**254.188.004,43**	**-**	**-**	**-**	**2.672.000,00**	**-**	**6.282.659,80**	**6.914.593,12**	**7.125.476,88**		**-**	**-**	**-**		

Variazioni Regolatorie	
Importo ammesso ai fini regolatori	

(1) Dovrà essere inserita una riga per ogni voce di Quadro Economico

Figura 40 – P.115 – Adeguamento 3a corsia - Tratto S.Donà di Piave - Svincolo di Alvisopoli (escluso) - Stralcio 3 - Asse Autostradale

Lett. Art.2 comma 2 - lettera e3 - "P.115 - Adeguamento 3a corsia - Tratto S.Donà di Piave - Svincolo di Alvisopoli (escluso) - Stralcio 3 - Cavalcavia" - Codice SIVCA 003 - 002 - A004 - 05 - E003 - 01

Decreto di Approvazione Progetto Definitivo	Protocollo	Data	Decreto di gestione della spesa	Protocollo	Data
	d.c. 232	26/03/2013		d.c. 328	24/03/2017
Decreto di Approvazione Progetto Esecutivo	Protocollo	Data	Decreto di diminuzione delle prestazioni	Protocollo	Data
	\	\		d.c. 399	08/04/2019
Decreto di Approvazione Perizia di Variante	Protocollo	Data			
	\	\			

Tipo di Spesa	Importi approvati	Voci 5 macro-categorie	Importi approvati 5 macro-categorie	Importo Certificato di Collaudo	Importo CRE/MIT - S.I.L.	Importo Altra Certificazione	Contabilizzato al 30/06/2014	Contabilizzato al 31/03/2017	Contabilizzato al 30/06/2019	Contabilizzato al 31/12/2019	Contabilizzato al 30/06/2020	Note	differenze rispetto Q.E. totale	differenze rispetto Q.E. 2 macro-voci	differenze rispetto Q.E. 5 macro-categorie	CODICE REGOLA DI CONFRONTO	rif. allegati
Lavori	**14.961.012,15**		**14.961.012,15**	**0,00**	**0,00**	**0,00**											
Lavori	13.729.300,55	LAVORI	14.961.012,15	0,00	0,00	0,00											
Accantonamento ex art. 133, c.3 e 4 D.Lgs. 163/06	133.367,54			0,00	0,00	0,00											
Accantonamento per transazioni ed accordi bonari	1.098.344,06			0,00	0,00	0,00											
Somme a disposizione																	
Prove materiali a carico dell'amministrazione	80.020,52	ALTRO	1.038.525,49	0,00	0,00	0,00											
Oneri discarica autiorizzata per materiali da scavo equiparabili a rifiuto	162.039,94			0,00	0,00	0,00											
Imprevisti	686.465,03			0,00	0,00	0,00											
Monitoraggio ambientale	35.000,00			0,00	0,00	0,00											
Spese per commissioni giudicatrici	55.000,00			0,00	0,00	0,00											
Caratterizzazione terreni	20.000,00			0,00	0,00	0,00											
Impianti tecnologici interferenti	728.143,71	INTERFERENZE	728.143,71	0,00	0,00	0,00											
Espropriazioni	9.037.554,54	ESPROPRI	9.037.554,54	0,00	0,00	0,00											
Spese generali	2.493.964,39	SPESE GENERALI	2.493.964,39	0,00	0,00	0,00											
Totale	**13.298.188,13**		**13.298.188,13**	**0,00**	**0,00**	**0,00**											
Totale Lavori + Somme a Disposizione	**28.259.200,28**		**28.259.200,28**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**		**-**	**-**	**-**		

Variazioni Regolatorie	
Importo ammesso ai fini regolatori	

(1) Dovrà essere inserita una riga per ogni voce di Quadro Economico

Figura 41 – P.115 – Adeguamento 3a corsia - Tratto S.Donà di Piave - Svincolo di Alvisopoli (escluso) - Stralcio 3 - Cavalcavia

Lett. Art.2 comma 2 - lettera e4 - "P.116 - Adeguamento 3a corsia - Nuovo Casello Autostradale di Alvisopoli Km. 69+900 e collegamento con SS 14" - Codice SIVCA 003 - 002 - A004 - 05 - E004 - 01

Decreto di Approvazione Progetto Definitivo	Protocollo	Data
	\	\
Decreto di Approvazione Progetto Esecutivo	**Protocollo**	**Data**
	\	\
Decreto di Approvazione Perizia di Variante	**Protocollo**	**Data**
	\	\

Decreto di gestione della spesa	Protocollo	Data
	d.c. 231	22/03/2013

Tipo di Spesa	Importi approvati	Voci 5 macro-categorie	Importi approvati 5 macro-categorie	Importo Certificato di Collaudo	Importo CRE/MIT - S.I.L.	Importo Altra Certificazione	Contabilizzato al 30/06/2014	Contabilizzato al 31/03/2017	Contabilizzato al 30/06/2019	Contabilizzato al 31/12/2019	Contabilizzato al 30/06/2020	Note	differenze rispetto Q.E. totale	differenze rispetto Q.E. 2 macro-voci	differenze rispetto Q.E. 5 macro-categorie	CODICE REGOLA DI CONFRONTO	rif. allegati
Lavori	**32.680.170,00**		**32.680.170,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**											
Lavori	31.439.000,00	LAVORI	32.680.170,00	0,00	0,00	0,00											
Accantonamento ex art. 133, c.3 e 4 D.Lgs. 163/06	298.000,00			0,00	0,00	0,00											
Accantonamento per transazioni ed accordi bonari	943.170,00			0,00	0,00	0,00											
Somme a disposizione																	
Prove materiali a carico dell'amministrazione	178.800,00	ALTRO	3.790.750,00	0,00	0,00	0,00											
Oneri discarica autiorizzata per materiali da scavo equiparabili a rifiuto	150.000,00			0,00	0,00	0,00											
Imprevisti	1.571.950,00			0,00	0,00	0,00											
Impianti speciali di esazione	1.800.000,00			0,00	0,00	0,00											
Spese per commissioni giudicatrici	60.000,00			0,00	0,00	0,00											
Oneri per indagini archeologiche	30.000,00			0,00	0,00	0,00											
Impianti tecnologici interferenti	450.000,00	INTERFERENZE	480.000,00	0,00	0,00	0,00											
Oneri per l'allacciamento a pubblici servizi	30.000,00			0,00	0,00	0,00											
Espropriazioni	5.987.625,00	ESPROPRI	5.987.625,00	0,00	0,00	0,00											
Spese generali	4.624.837,16	SPESE GENERALI	4.624.837,16	0,00	0,00	0,00											
Totale	**14.883.212,16**		**14.883.212,16**	**0,00**	**0,00**	**0,00**											
Totale Lavori + Somme a Disposizione	**47.563.382,16**		**47.563.382,16**	**-**	**-**	**-**	**236.964,69**	**306.349,83**	**393.679,04**	**418.826,27**	**439.226,62**		**-**	**-**	**-**		

Variazioni Regolatorie	
Importo ammesso ai fini regolatori	

(1) Dovrà essere inserita una riga per ogni voce di Quadro Economico

Figura 42 – P.116 - Adeguamento 3a corsia - Nuovo Casello Autostradale di Alvisopoli Km. 69+900 e collegamento con SS 14

Lett. Art.2 comma 2 - lettera k2 - "P.103 - Caserma Polstrada di S. Donà di Piave" - Codice SIVCA 003 - 002 - A004 - 05 - K004 - 01

Decreto di Approvazione Progetto Definitivo	Protocollo	Data
	\	\
Decreto di Approvazione Progetto Esecutivo	**Protocollo**	**Data**
	\	\
Decreto di Approvazione Perizia di Variante	**Protocollo**	**Data**
	\	\

Decreto di gestione della spesa	Protocollo	Data
	d.c. 231	22/03/2013

Decreto di gestione della spesa	Protocollo	Data
	d.c. 328	24/03/2017

Tipo di Spesa	Importi approvati	Voci 5 macro-categorie	Importi approvati 5 macro-categorie	Importo Certificato di Collaudo	Importo CRE/MIT - S.I.L.	Importo Altra Certificazione	Contabilizzato al 30/06/2014	Contabilizzato al 31/03/2017	Contabilizzato al 30/06/2019	Contabilizzato al 31/12/2019	Contabilizzato al 30/06/2020	Note	differenze rispetto Q.E. totale	differenze rispetto Q.E. 2 macro-voci	differenze rispetto Q.E. 5 macro-categorie	CODICE REGOLA DI CONFRONTO	rif. allegati
Lavori	**1.459.728,02**		**1.459.728,02**	**0,00**	**0,00**	**0,00**											
Lavori	1.404.585,05	LAVORI	1.459.728,02	0,00	0,00	0,00											
Accantonamento ex art. 133, c.3 e 4 D.Lgs. 163/06	13.005,42			0,00	0,00	0,00											
Accantonamento per transazioni ed accordi bonari	42.137,55			0,00	0,00	0,00											
Somme a disposizione																	
Prove materiali a carico dell'amministrazione	7.000,00	ALTRO	117.229,25	0,00	0,00	0,00											
Oneri discarica autiorizzata per materiali da scavo equiparabili a rifiuto	10.000,00			0,00	0,00	0,00											
Imprevisti	70.229,25			0,00	0,00	0,00											
Spese per commissioni giudicatrici	30.000,00			0,00	0,00	0,00											
Oneri per l'allacciamento a pubblici servizi	10.000,00	INTERFERENZE	10.000,00	0,00	0,00	0,00											
Acquisto immobile	170.000,00	ESPROPRI	170.000,00	0,00	0,00	0,00											
Spese generali	388.896,16	SPESE GENERALI	388.896,16	0,00	0,00	0,00											
Totale	**686.125,41**		**686.125,41**	**0,00**	**0,00**	**0,00**											
Totale Lavori + Somme a Disposizione	**2.145.853,43**		**2.145.853,43**	**-**	**-**	**-**	**219.680,39**	**233.518,81**	**409.267,30**	**409.281,54**	**410.205,87**		**-**	**-**	**-**		

Variazioni Regolatorie	
Importo ammesso ai fini regolatori	

(1) Dovrà essere inserita una riga per ogni voce di Quadro Economico

Figura 43 – P.103 - Caserma Polstrada di S. Donà di Piave

TABELLA 2

RIPARTIZIONE DELLA SPESA

ANNUA PER INTERVENTO

AAVV / COMM	Riferimento Convenzione	DESCRIZIONE DELL'OPERA	CONTABILIZZATO A TUTTO IL 30/06/2014	Speso 2014/2015	Speso 2015/2016	Speso 2016/2017	Speso 2017/2018	Speso 2018/2019	Speso 2019	Speso 1° SEMESTRE 2020	CONTABILIZZATO A TUTTO IL 30/06/2020	VARIAZIONI REGOLATORIE	IMPORTO RICONOSCIUTO AI FINI REGOLATORI
AUTOSTRADA "STORICA"			361.135.184,36	0,00	0,00	64.356,41	0,00	0,00	0,00	344.213,01	361.543.753,78		
NUOVE OPERE NON OGGETTO DI INDENNIZZO DA SUBENTRO			10.221.563,33	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		10.221.563,33		
CONTRIBUTI DA TERZI PER OPERE NON OGGETTO DI INDENNIZZO			-10.221.563,11								-10.221.563,11		
IMP. AUTOSTRADALE GRATUITAMENTE DEVOLVIBILE													
	1	OPERE CHIUSE	43.247.490,33	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	43.247.490,33	0,00	0,00
AAVV	a4	P.89 ADEGUAMENTO SVINCOLO PORDENONE SUD	643.910,86	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	643.910,86		
AAVV	a5	P.104 A28 PARCHEGGIO SCAMBIATORE SAN VENDEMIANO	2.294.801,77	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2.294.801,77		
AAVV	n1	P.60 PIAZZOLE DI SOSTA A4 LOTTO B (KM 86+883/109+600)	3.929.957,50	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3.929.957,50		
AAVV	n2	P.61 PIAZZOLE DI SOSTA A23 LOTTO C (KM 1+460/17+340)	1.988.115,70	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1.988.115,70		
AAVV	n3	P.77 PIAZZOLE DI SOSTA A28 LOTTO D (KM 0+000/20+410)	3.637.770,18	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3.637.770,18		
AAVV	c1	P.67 NUOVA AREA SERVIZIO ZUGLIANO EST E OVEST	3.249.388,47	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3.249.388,47		
AAVV	d	P.66 RICONFIGURAZIONE NODO PALMANOVA	1.322.758,32	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1.322.758,32		
AAVV	e9	P.119 PIANO PER LA SICUREZZA AUTOSTRADALE: REALIZZAZIONE SPARTITRAFFICO CENTRALE 1° LOTTO (QUARTO/S.DONA') E 2° LOTTO (S.DONA' /PORTOGRUARO)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		
AAVV	f1	P.74 PANNELLI A MESSAGGIO VARIABILE	2.495.306,87	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2.495.306,87		
AAVV	f2	P.79 5 NUOVE POSTAZIONI PMV	857.321,47	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	857.321,47		
AAVV	f3	P.78 STRUTTURE METALLICHE E CLS IMPIANTI TECNOLOGICI	97.585,50	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	97.585,50		
AAVV	g1	P.72 VIDEOSORVEGLIANZA	1.763.731,24	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1.763.731,24		
AAVV	g2	P.73 CENTRO RADIO OPERATIVO	891.349,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	891.349,00		
AAVV	g3	P.98 MONITORAGGIO SOVRAPPASSI	294.922,24	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	294.922,24		
AAVV	g4	P.96 INTEGRAZIONI HW E SW SALA RADIO TVCC	389.646,35	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	389.646,35		
AAVV	h1	P.65 FIBRE OTTICHE A28	1.297.617,31	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1.297.617,31		
AAVV	h2	P.70 ISOFREQUENZA	794.395,97	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	794.395,97		
AAVV	h3	P.81 ISOFREQUENZA POLIZIA STRADALE	528.507,77	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	528.507,77		
COMM	h4	P.109 PIANO PER LA SICUREZZA AUTOSTRADALE: SISTEMA PREVENZIONE E CONTROLLO TRAFFICO	2.118.268,91	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2.118.268,91		
AAVV	h5	P.86 NUOVO IMPIANTO SOS	657.844,99	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	657.844,99		
AAVV	h6	P.87 SOSTITUZIONE IMPIANTI SDH	363.783,34	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	363.783,34		
AAVV	h7	P.97 RILEVAMENTO TEMPI PERCORRENZA E VIDEOMONITORAGGIO TRAFFICO	425.595,90	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	425.595,90		
COMM	h8	P.107 PIANO PER LA SICUREZZA AUTOSTRADALE: MONITORAGGIO TRASPORTO MERCI PERICOLOSE	1.669.515,02	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1.669.515,02		
AAVV	i1g	P.123 PIANO DI RISANAMENTO ACUSTICO:BARRIERE FONOASSORBENTI FIUME VENETO	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		
AAVV	i1h	P.124 PIANO DI RISANAMENTO ACUSTICO:BARRIERE FONOASSORBENTI PASIAN DI PRATO	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		
AAVV	m2	P.88 - VILLESSE-GORIZIA - INTERVENTI URGENTI MESSA SICUREZZA PONTE ISONZO E BARRIERE SICUREZZA 1 STRALCIO PONTE ISONZO	2.308.545,09	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2.308.545,09		
AAVV	m3	P.88 BIS - VILLESSE-GORIZIA - INTERVENTI URGENTI MESSA SICUREZZA PONTE ISONZO E BARRIERE SICUREZZA 2 STRALCIO - BARRIERE SICUREZZA	3.111.131,24	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3.111.131,24		
AAVV	o	P.69 ALLARGAMENTO SEZIONE TRASVERSALE KM 0+000 3+100	6.115.719,32	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	6.115.719,32		
	2	OPERE IN ULTIMAZIONE	419.537.726,19	8.841.787,92	256.237,22	98.190,84	228.326,65	33.451,97	0,00	352.100,22	429.347.821,01	0,00	0,00
AAVV	a1	P.57 PROLUNGAMENTO A28 TRATTO SACILE OVEST - CONEGLIANO: LOTTO 28	78.858.322,13	37.731,72	13.427,12	-52.462,60	3.042,02	0,00	0,00	0,00	78.860.060,39		
AAVV	a2	P.93 PROLUNGAMENTO A28 TRATTO SACILE OVEST - CONEGLIANO: LOTTO 29	75.944.527,79	7.835.228,58	34.588,49	9.316,81	40.385,01	0,00	0,00	0,00	83.864.046,68		
AAVV	a3	P.80 PROLUNGAMENTO A28 VARIANTE DELLA SP.41 DI PIANZANO LOTTO 28 BIS	18.512.155,50	169.400,51	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	18.681.556,01		
AAVV	a6	P.105 A28 ADEGUAMENTO SISTEMA ESAZIONE PEDAGGI (Stazioni di Godega S. Urbano e Sacile Ovest)	13.979.905,68	5.448,95	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	13.985.354,63		
AAVV	b	P.71-71bis-85 NUOVO CASELLO DI RONCHIS	42.097.820,75	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	42.097.820,75		
		P.85B NUOVO CASELLO DI RONCHIS	39.817,22	5.187,38	237,68	0,00	0,00	3.696,00	0,00	0,00	48.938,28		
AAVV	f4	P.108 PIANO PER LA SICUREZZA AUTOSTRADALE: INFORMAZIONI UTENZA TRAMITE PMV FISSE E MOBILI	1.423.548,50	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1.423.548,50		
AAVV	g5	P.95 PIANO PER LA SICUREZZA AUTOSTRADALE: VIDEOSORVEGLIANZA - NUOVE POSTAZIONI	1.528.954,57	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1.528.954,57		
AAVV	i1a	P.62 P.83 PIANO DI RISANAMENTO ACUSTICO: BARRIERE FONOASSORBENTI POZZUOLO DEL FRIULI	3.398.474,80	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3.398.474,80		
AAVV	i1b	P.63 PIANO DI RISANAMENTO ACUSTICO:BARRIERE FONOASSORBENTI RONCHI DEI LEGIONARI	3.416.522,61	0,00	0,00	0,00	0,00	19.409,70	0,00	0,00	3.435.932,31		
AAVV	i1c	P.82 PIANO DI RISANAMENTO ACUSTICO:BARRIERE FONOASSORBENTI MARCON	5.425.794,30	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	5.425.794,30		
AAVV	l	P.64 P.64 BIS BRETELLA NOVENTA SS. 14 - 1 STRALCIO	9.103.141,29	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	9.103.141,29		
COMM	e2	P.92 NUOVO CASELLO AUTOSTRADALE DI MEOLO KM 19+690	33.375.347,81	170.746,41	129.943,70	17.307,03	0,00	0,00	0,00	292.698,05	33.986.043,00		
COMM	m1	P.75 P.94 ADEGUAMENTO RACCORDO AUTOSTRADALE VILLESSE-GORIZIA (**)	131.372.320,03	614.913,19	74.734,16	124.029,60	184.899,62	10.346,27	0,00	59.402,17	132.440.645,04		
AAVV	f5	P.125 ULTERIORI PANNELLI A MESSAGGIO VARIABILE SULLA A28	1.061.073,21	3.131,18	3.306,07	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1.067.510,46		

AAVV / COMM	Riferimento Convenzione	DESCRIZIONE DELL'OPERA	CONTABILIZZATO A TUTTO IL 30/06/2014	Speso 2014/2015	Speso 2015/2016	Speso 2016/2017	Speso 2017/2018	Speso 2018/2019	Speso 2019	Speso 1° SEMESTRE 2020	CONTABILIZZATO A TUTTO IL 30/06/2020	VARIAZIONI REGOLATORIE	IMPORTO RICONOSCIUTO AI FINI REGOLATORI
	3	**OPERE APPROVATE/IN APPROVAZIONE - CON LAVORI DA AVVIARE**	**689.419,20**	**180.818,97**	**5.146.769,36**	**2.929.568,49**	**421.740,24**	**2.525.994,42**	**1.373.576,84**	**1.012.244,90**	**14.280.132,42**	**0,00**	**0,00**
AAVV	i1d	P.102 PIANO DI RISANAMENTO ACUSTICO:BARRIERE FONOASSORBENTI CAMPOFORMIDO	170.189,85	9.833,10	1.693,09	2.205,15	5.087,43	16.994,69	4.434,99	0,00	210.438,30		
AAVV	i1e	P.121 PIANO DI RISANAMENTO ACUSTICO:BARRIERE FONOASSORBENTI DUINO AURISINA	178.143,99	26.796,96	81.798,14	33.135,01	312.854,68	2.461.552,40	1.363.975,85	988.179,70	5.446.436,73		
AAVV	K	P.142 - SISTEMA AUTOMATICO DI RILEVAMENTO EVENTI	35.722,60	8.151,49	35.847,12	12.592,98	0,00	0,00	0,00	0,00	92.314,19		
AAVV	K	P.145 - RAMPE A27/A28	2.931,66	1.561,00	89,46	660,47	0,00	0,00	5.166,00	0,00	10.408,59		
AAVV	K	P.147 - A28 - LAVORI DI RIQUALIFICAZIONE DELLE BARRIERE DI SICUREZZA AUTOSTRADALI BORDO PONTE SUI MANUFATTI	0,00	25.094,78	2.918.550,25	126.925,96	8.559,73	0,00	0,00	0,00	3.079.130,72		
AAVV	k3	P.126 - CENTRO SERVIZI E MAGAZZINO RICOVERO AUTOMEZZI DI PORCIA	199.265,92	54.725,66	247.855,65	2.359.178,55	95.238,40	47.447,33	0,00	24.065,20	3.027.776,71		
AAVV	k1	P.138 - SERVIZIO EUROPEO DI TELEPEDAGGIO E PERCORRENZA REALE	103.165,18	54.655,98	1.860.935,65	394.870,37	0,00	0,00	0,00	0,00	2.413.627,18		
	4	**OPERE CON LAVORI IN CORSO**	**261.584.072,48**	**38.928.961,76**	**24.944.802,51**	**5.614.304,21**	**3.677.697,98**	**669.372,94**	**313.386,79**	**17.464,40**	**335.750.063,07**	**0,00**	**0,00**
COMM	e1	P.76 P.101 TRATTO QUARTO D'ALTINO - S. DONA' DI PIAVE	259.612.247,95	38.233.578,93	24.137.785,62	4.498.944,63	35.007,13	38.926,11	24.473,40	14.450,40	326.595.414,17		
AAVV	j1	P.91 RAZIONALIZZAZIONE SPAZI NUOVA PALAZZINA CENTRO SERVIZI DI PALMANOVA	1.853.174,20	156.853,88	127.829,88	1.112.616,97	3.879.221,43	630.446,83	288.913,39	3.014,00	8.052.070,58		
AAVV	k4	P.137 - NUOVO C.R.O. E C.E.D.– ADEGUAMENTO FUNZIONALE OFFICINA POLSTRADA DI PALMANOVA	118.650,33	538.528,95	679.187,01	2.742,61	-236.530,58	0,00	0,00	0,00	1.102.578,32		
	5	**OPERE DA INIZIARE**	**20.798.844,74**	**2.131.294,29**	**6.262.001,27**	**26.477.512,33**	**131.189.429,32**	**127.301.643,47**	**59.253.470,65**	**48.519.788,38**	**421.933.984,45**	**0,00**	**0,00**
COMM	c2	P.110 PIANO PER LA SICUREZZA AUTOSTRADALE: REALIZZAZIONE DI DUE AREE DI SOSTA PER MEZZI PESANTI	804.796,35	50.797,86	17.164,16	26.412,59	19.912,24	31.066,51	33.227,98	6.388,88	989.766,57		
COMM	c3	P.111 PIANO PER LA SICUREZZA AUTOSTRADALE: ADEGUAMENTO PISTE DI IMMISSIONE IN AUTOSTRADA	669.420,55	43.278,76	60.881,90	38.448,49	30.610,25	64.212,65	6.759,33	5.443,94	919.055,87		
COMM	e7	P.106 TRATTO GONARS - VILLESSE - STRALCIO 1	4.316.407,38	341.252,28	361.299,41	1.731.616,15	8.581.069,34	16.330.984,63	5.339.890,96	2.176.679,81	39.179.199,96		
COMM	e7	P.106 TRATTO GONARS - VILLESSE - STRALCIO 2	0,00	0,00	0,00	254.360,04	123.627,57	2.606.583,78	398.875,40	661.177,75	4.044.624,54		
COMM	e5-6-8	P.128 TRATTO NUOVO PONTE SUL FIUME TAGLIAMENTO - GONARS E NUOVO SVINCOLO DI PALMANOVA E VARIANTE SS. 352 - 1 LOTTO	4.837.553,12	738.482,25	4.676.828,81	17.298.721,96	103.563.890,43	103.997.992,72	43.450.460,27	36.050.312,28	314.614.241,84		
COMM	j3	P.100 RIFACIMENTO BARRIERE ESISTENTI	2.025.313,39	228.774,41	24.785,89	410.881,44	97.740,98	23.230,86	8.104,63	8.754,21	2.827.585,81		
COMM	j2	P.90 RIFACIMENTO BARRIERE CASELLO DI PORTOGRUARO	694.568,45	6.208,48	23.780,72	15.584,26	4.724,65	15.915,35	2.811,68	2.276,72	765.870,31		
COMM	e3	P.115 TRATTO S.DONA' DI PIAVE - SVINCOLO DI ALVISOPOLI (escluso) - STRALCIO 1	1.721.648,65	671.520,72	966.176,33	1.150.988,00	17.838.972,92	2.979.604,61	8.913.265,92	8.981.319,94	43.223.497,09		
AAVV	i1f	P.122 PIANO DI RISANAMENTO ACUSTICO:BARRIERE FONOASSORBENTI AZZANO DECIMO	22.828,35	6.886,76	0,00	727,39	601,30	5.525,88	-335,67	0,00	36.234,01		
AAVV	i1i	PIANO RISANAMENTO ACUSTICO: ULTERIORI INTERVENTI DI BARRIERE FONOASSORBENTI (esclusa terza corsia e Villesse-Gorizia)	574.742,20	0,00	0,00	0,00	2.540,82	23.357,86	-1.418,35	0,00	599.222,53		
COMM	e3	P.115 TRATTO S.DONA' DI PIAVE - SVINCOLO DI ALVISOPOLI (escluso) - STRALCIO 2 - ASSE AUTOSTRADALE	1.925.000,00	0,00	0,00	2.306.649,44	272.644,39	-778.102,98	253.949,86	162.131,78	5.296.261,56		
		P.115 TRATTO S.DONA' DI PIAVE - SVINCOLO DI ALVISOPOLI (escluso) - STRALCIO 2 - CAVALCAVIA		0,00	0,00	0,00	0,00	992.011,03	65.974,67	96.003,37			
COMM	e3	P.115 TRATTO S.DONA' DI PIAVE - SVINCOLO DI ALVISOPOLI (escluso) - STRALCIO 3 - ASSE AUTOSTRADALE	2.672.000,00	0,00	0,00	2.561.578,00	283.994,46	765.087,34	631.933,32	210.883,76	7.125.476,88		
		P.115 TRATTO S.DONA' DI PIAVE - SVINCOLO DI ALVISOPOLI (escluso) - STRALCIO 3 - CAVALCAVIA		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00			
COMM	e4	P.116 NUOVO CASELLO AUTOSTRADALE DI ALVISOPOLI KM 69+900 E COLLEGAMENTO CON SS 14	236.964,69	23.179,40	25.109,21	35.687,61	42.243,43	30.494,70	25.147,23	20.400,35	439.226,62		
COMM	e7	P.106 TRATTO GONARS - VILLESSE - STRALCIO 3	0,00	0,00	0,00	467.136,97	161.290,12	193.684,69	120.732,38	112.541,10	1.055.385,26		
COMM	k2	P.103 CASERMA DI S. DONA' DI PIAVE	219.680,39	5.094,53	4.752,88	7.272,65	165.566,42	6.900,43	14,24	924,33	410.205,87		
AAVV	c4	P.114 ULTERIORI INTERVENTI PER AMMODERNAMENTO ED AMPLIAMENTO AREE SERVIZIO	23.226,85	260,94	207,00	830,71	0,00	0,00	0,00	0,00	24.525,50		
AAVV	k	INNOVAZIONI GESTIONALI	51.487,61	483,35	0,00	249,04	0,00	0,00	0,00	0,00	52.220,00		
		INNOVAZIONI GESTIONALI - P.141	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		
		INNOVAZIONI GESTIONALI - P.146	3.206,76	15.074,55	101.014,96	169.959,53	0,00	0,00	0,00	0,00	289.255,80		
		INNOVAZIONI GESTIONALI - P.148	0,00	0,00	0,00	408,06	0,00	13.093,41	4.076,80	24.550,16	42.128,43		
NUOVE OPERE OGGETTO DI INDENNIZZO DA SUBENTRO			**745.857.552,94**	**50.082.862,94**	**36.609.810,36**	**35.119.575,87**	**135.517.194,19**	**130.530.462,80**	**60.940.434,28**	**49.901.597,90**	**1.244.559.491,28**	**0,00**	**0,00**
CONTRIBUTI DA TERZI PER OPERE OGGETTO DI INDENNIZZO*			**-45.841.155,67**	**-4.472.260,93**	**-30.000.000,00**	**-93.470.627,00**					**-173.784.043,60**		
IMP. AUTOSTRADALE OGGETTO DI INDENNIZZO			**1.061.151.581,85**	**45.610.602,01**	**6.609.810,36**	**-58.286.694,72**	**135.517.194,19**	**130.530.462,80**	**60.940.434,28**	**50.245.810,91**	**1.432.319.201,68**		
FONDO AMMORTAMENTO FINANZIARIO			**-579.324.492,84**	**-36.358.000,00**	**-38.938.000,00**	**-56.545.000,00**	**-51.271.000,00**	**-55.267.000,00**	**-26.896.677,60**	**-28.434.516,39**	**-873.034.686,83**		
VALORE CONTABILE NETTO IMPIANTO AUTOSTRADALE			**481.827.089,01**	**9.252.602,01**	**-32.328.189,64**	**-114.831.694,72**	**84.246.194,19**	**75.263.462,80**	**34.043.756,68**	**21.811.294,52**	**559.284.514,85**		
altri beni devolvibili attrezzature industriali e commerciali			50.168,92	-23.662,22	-17.567,20	-8.939,50							
contributi iscritti a riserva di patrimonio netto			2.582.284,50										
VALORE NETTO DA BILANCIO BENI DEVOLVIBILI			484.459.542,43	493.688.482,22	461.342.725,38	346.502.091,16	430.748.285,35	506.011.748,15	540.055.504,83				
contributi iscritti a riserva di patrimonio netto			-2.582.284,50	-2.582.284,50	-2.582.284,50	-2.582.284,50	-2.582.284,50	-2.582.284,50	-2.582.284,50				
saldo contabile immobilizzazioni non devolvibili			13.049.211,05	11.566.573,35	10.592.601,08	5.363.331,79	5.908.182,04	9.264.015,50	9.473.595,95		9.154.925,57		
Variazioni ai fini regolatori			-9.032.200,00	-10.007.200,00	-7.491.400,00	-2.106.000,00	-4.465.900,00	0,00					
CIN DA RICHIESTA INCREMENTO TARIFFARIO**			485.894.268,98	492.665.571,07	461.861.641,96	347.177.138,45	429.608.282,89	512.693.479,15	546.946.816,28		568.439.440,42		

* comprensivo di euro 1.661.730 erogati dalla Comunità Europea che nel piano finanziario vigente non stati ricompresi nel fondo ammortamento finanziario.

** Il Cin trova corrispondenza con le richieste di incremento tariffario alle date di chiusura dei bilanci della società (ultimo bilancio approvato 31/12/2019)

Figura 44 – Tabella 2 MIT – Ripartizione della spesa annua per intervento

TABELLA 3

RIEPILOGO GENERALE SPESA

PER INVESTIMENTI

AAVV / COMM	Riferimento Convenzione di cui art. 2	DESCRIZIONE DELL'OPERA	CONTABILIZZATO A TUTTO IL 30/06/2020	VALORI RICONOSCIUTI AI FINI TECNICI	IMPORTI NON RICONOSCIUTI AI FINI TECNICI	IMPORTI SOSPESI AI FINI TECNICI	IMPORTI NON RICONOSCIUTI AI FINI CONTABILI	IMPORTI COMPLESSIVI NON RICONOSCIUTI	IMPORTI RICONOSCIUTI DEFINITIVI	DIFFERENZE RISPETTO Q.E. TOTALE	Ulteriori differenziali: da variazioni regolatorie CIN iniziale confermate	CONTABILIZZATO A TUTTO IL 30/06/2020 AL NETTO IMPORTI NON RICONOSCIBILI	CONTRIBUTI IN CONTO CAPITALE	FONDO AMMORTAMENTO FINANZIARIO	IMPORTO NETTO RESIDUO
	A)	AUTOSTRADA "STORICA"	361.543.753,78							0,00	0,00	361.543.753,78	-20.296.756,50	-341.246.997,28	0,00
	B)	NUOVE OPERE NON OGGETTO DI INDENNIZZO DA SUBENTRO	0,22							0,00	0,00	0,22		-0,22	0,00
	1	OPERE CHIUSE	43.247.490,33							0,00	0,00	43.247.490,33			
AAVV	a4	P.89 ADEGUAMENTO SVINCOLO PORDENONE SUD	643.910,86							0,00	0,00	643.910,86			
AAVV	a5	P.104 A28 PARCHEGGIO SCAMBIATORE SAN VENDEMIANO	2.294.801,77							0,00	0,00	2.294.801,77			
AAVV	n1	P.60 PIAZZOLE DI SOSTA A4 LOTTO B (KM 86+883/109+600)	3.929.957,50							0,00	0,00	3.929.957,50			
AAVV	n2	P.61 PIAZZOLE DI SOSTA A23 LOTTO C (KM 1+460/17+340)	1.988.115,70							0,00	0,00	1.988.115,70			
AAVV	n3	P.77 PIAZZOLE DI SOSTA A28 LOTTO D (KM 0+000/20+410)	3.637.770,18							0,00	0,00	3.637.770,18			
AAVV	c1	P.67 NUOVA AREA SERVIZIO ZUGLIANO EST E OVEST	3.249.388,47							0,00	0,00	3.249.388,47			
AAVV	d	P.66 RICONFIGURAZIONE NODO PALMANOVA	1.322.758,32							0,00	0,00	1.322.758,32			
AAVV	e9	P.119 PIANO PER LA SICUREZZA AUTOSTRADALE: REALIZZAZIONE SPARTITRAFFICO CENTRALE 1° LOTTO (QUARTO/S.DONA') E 2° LOTTO (S.DONA' /PORTOGRUARO)	0,00							0,00	0,00	0,00			
AAVV	f1	P.74 PANNELLI A MESSAGGIO VARIABILE	2.495.306,87							0,00	0,00	2.495.306,87			
AAVV	f2	P.79 5 NUOVE POSTAZIONI PMV	857.321,47							0,00	0,00	857.321,47			
AAVV	f3	P.78 STRUTTURE METALLICHE E CLS IMPIANTI TECNOLOGICI	97.585,50							0,00	0,00	97.585,50			
AAVV	g1	P.72 VIDEOSORVEGLIANZA	1.763.731,24							0,00	0,00	1.763.731,24			
AAVV	g2	P.73 CENTRO RADIO OPERATIVO	891.349,00							0,00	0,00	891.349,00			
AAVV	g3	P.98 MONITORAGGIO SOVRAPPASSI	294.922,24							0,00	0,00	294.922,24			
AAVV	g4	P.96 INTEGRAZIONI HW E SW SALA RADIO TVCC	389.646,35							0,00	0,00	389.646,35			
AAVV	h1	P.65 FIBRE OTTICHE A28	1.297.617,31							0,00	0,00	1.297.617,31			
AAVV	h2	P.70 ISOFREQUENZA	794.395,97							0,00	0,00	794.395,97			
AAVV	h3	P.81 ISOFREQUENZA POLIZIA STRADALE	528.507,77							0,00	0,00	528.507,77			
COMM	h4	P.109 PIANO PER LA SICUREZZA AUTOSTRADALE: SISTEMA PREVENZIONE E CONTROLLO TRAFFICO	2.118.268,91							0,00	0,00	2.118.268,91			
AAVV	h5	P.86 NUOVO IMPIANTO SOS	657.844,99							0,00	0,00	657.844,99			
AAVV	h6	P.87 SOSTITUZIONE IMPIANTI SDH	363.783,34							0,00	0,00	363.783,34			
AAVV	h7	P.97 RILEVAMENTO TEMPI PERCORRENZA E VIDEOMONITORAGGIO TRAFFICO	425.595,90							0,00	0,00	425.595,90			
COMM	h8	P.107 PIANO PER LA SICUREZZA AUTOSTRADALE: MONITORAGGIO TRASPORTO MERCI PERICOLOSE	1.669.515,02							0,00	0,00	1.669.515,02			
AAVV	i1g	P.123 PIANO DI RISANAMENTO ACUSTICO:BARRIERE FONOASSORBENTI FIUME VENETO	0,00							0,00	0,00	0,00			
AAVV	i1h	P.124 PIANO DI RISANAMENTO ACUSTICO:BARRIERE FONOASSORBENTI PASIAN DI PRATO	0,00							0,00	0,00	0,00			
AAVV	m2	P.88 - VILLESSE-GORIZIA - INTERVENTI URGENTI MESSA SICUREZZA PONTE ISONZO E BARRIERE SICUREZZA 1 STRALCIO PONTE ISONZO	2.308.545,09							0,00	0,00	2.308.545,09			
AAVV	m3	P.88 BIS - VILLESSE-GORIZIA - INTERVENTI URGENTI MESSA SICUREZZA PONTE ISONZO E BARRIERE SICUREZZA 2 STRALCIO - BARRIERE SICUREZZA	3.111.131,24							0,00	0,00	3.111.131,24			
AAVV	o	P.69 ALLARGAMENTO SEZIONE TRASVERSALE KM 0+000 3+100	6.115.719,32							0,00	0,00	6.115.719,32			
	2	OPERE IN ULTIMAZIONE	429.347.821,01							0,00	-29.629,47	429.318.191,54			
AAVV	a1	P.57 PROLUNGAMENTO A28 TRATTO SACILE OVEST - CONEGLIANO: LOTTO 28	78.860.060,39							0,00	0,00	78.860.060,39			
AAVV	a2	P.93 PROLUNGAMENTO A28 TRATTO SACILE OVEST - CONEGLIANO: LOTTO 29	83.864.046,68							0,00	0,00	83.864.046,68			
AAVV	a3	P.80 PROLUNGAMENTO A28 VARIANTE DELLA SP.41 DI PIANZANO LOTTO 28 BIS	18.681.556,01							0,00	0,00	18.681.556,01			
AAVV	a6	P.105 A28 ADEGUAMENTO SISTEMA ESAZIONE PEDAGGI (Stazioni di Godega S. Urbano e Sacile Ovest)	13.985.354,63							0,00	0,00	13.985.354,63			
AAVV	b	P.71-71bis-85 NUOVO CASELLO DI RONCHIS	42.097.820,75							0,00	0,00	42.097.820,75			
		P.85B NUOVO CASELLO DI RONCHIS	48.938,28							0,00	0,00	48.938,28			
AAVV	f4	P.108 PIANO PER LA SICUREZZA AUTOSTRADALE: INFORMAZIONI UTENZA TRAMITE PMV FISSE E MOBILI	1.423.548,50							0,00	0,00	1.423.548,50			
AAVV	g5	P.95 PIANO PER LA SICUREZZA AUTOSTRADALE: VIDEOSORVEGLIANZA - NUOVE POSTAZIONI	1.528.954,57							0,00	-2.355,08	1.526.599,49			
AAVV	i1a	P.62 P.83 PIANO DI RISANAMENTO ACUSTICO: BARRIERE FONOASSORBENTI POZZUOLO DEL FRIULI	3.398.474,80							0,00	0,00	3.398.474,80			
AAVV	i1b	P.63 PIANO DI RISANAMENTO ACUSTICO:BARRIERE FONOASSORBENTI RONCHI DEI LEGIONARI	3.435.932,31							0,00	0,00	3.435.932,31			
AAVV	i1c	P.82 PIANO DI RISANAMENTO ACUSTICO:BARRIERE FONOASSORBENTI MARCON	5.425.794,30							0,00	0,00	5.425.794,30			
AAVV	l	P.64 P.64 BIS BRETELLA NOVENTA SS. 14 - 1 STRALCIO	9.103.141,29							0,00	0,00	9.103.141,29			
COMM	e2	P.92 NUOVO CASELLO AUTOSTRADALE DI MEOLO KM 19+690	33.986.043,00							0,00	0,00	33.986.043,00			
COMM	m1	P.75 P.94 ADEGUAMENTO RACCORDO AUTOSTRADALE VILLESSE-GORIZIA (**)	132.440.645,04							0,00	0,00	132.440.645,04			
AAVV	f5	P.125 ULTERIORI PANNELLI A MESSAGGIO VARIABILE SULLA A28	1.067.510,46							0,00	-27.274,39	1.040.236,07			
	3	OPERE APPROVATE/IN APPROVAZIONE - CON LAVORI DA AVVIARE	14.280.132,42							-149.124,27	0,00	14.131.008,15			
AAVV	i1d	P.102 PIANO DI RISANAMENTO ACUSTICO:BARRIERE FONOASSORBENTI CAMPOFORMIDO	210.438,30							0,00	0,00	210.438,30			
AAVV	i1e	P.121 PIANO DI RISANAMENTO ACUSTICO:BARRIERE FONOASSORBENTI DUINO AURISINA	5.446.436,73							0,00	0,00	5.446.436,73			
AAVV	K	P.142 - SISTEMA AUTOMATICO DI RILEVAMENTO EVENTI	92.314,19							0,00	0,00	92.314,19			
AAVV	K	P.145 - RAMPE A27/A28	10.408,59							-7.476,93	0,00	2.931,66			
AAVV	K	P.147 - A28 - LAVORI DI RIQUALIFICAZIONE DELLE BARRIERE DI SICUREZZA AUTOSTRADALI BORDO PONTE SUI MANUFATTI	3.079.130,72							0,00	0,00	3.079.130,72			
AAVV	k3	P.126 - CENTRO SERVIZI E MAGAZZINO RICOVERO AUTOMEZZI DI PORCIA	3.027.776,71							-141.647,34	0,00	2.886.129,37			
AAVV	k1	P.138 - SERVIZIO EUROPEO DI TELEPEDAGGIO E PERCORRENZA REALE	2.413.627,18							0,00	0,00	2.413.627,18			
	4	OPERE CON LAVORI IN CORSO	335.750.063,07							-370.051,98	-104.736,16	335.275.274,93			
COMM	e1	P.76 P.101 TRATTO QUARTO D'ALTINO - S. DONA' DI PIAVE	326.595.414,17							0,00	0,00	326.595.414,17			
AAVV	j1	P.91 RAZIONALIZZAZIONE SPAZI NUOVA PALAZZINA CENTRO SERVIZI DI PALMANOVA	8.052.070,58							-370.051,98	-104.736,16	7.577.282,44			
AAVV	k4	P.137 - NUOVO C.R.O. E C.E.D.– ADEGUAMENTO FUNZIONALE OFFICINA POLSTRADA DI PALMANOVA	1.102.578,32							0,00	0,00	1.102.578,32			

AAVV / COMM	Riferimento Convenzione di cui art. 2	DESCRIZIONE DELL'OPERA	CONTABILIZZATO A TUTTO IL 30/06/2020	VALORI RICONOSCIUTI AI FINI TECNICI	IMPORTI NON RICONOSCIUTI AI FINI TECNICI	IMPORTI SOSPESI AI FINI TECNICI	IMPORTI NON RICONOSCIUTI AI FINI CONTABILI	IMPORTI COMPLESSIVI NON RICONOSCIUTI	IMPORTI RICONOSCIUTI DEFINITIVI	DIFFERENZE RISPETTO Q.E. TOTALE	Ulteriori differenziali: da variazioni regolatorie CIN iniziale confermate	CONTABILIZZATO A TUTTO IL 30/06/2020 AL NETTO IMPORTI NON RICONOSCIBILI	CONTRIBUTI IN CONTO CAPITALE	FONDO AMMORTAMENTO FINANZIARIO	IMPORTO NETTO RESIDUO
	5	**OPERE DA INIZIARE**	**421.933.984,45**							**-82.045,46**	**-65.607,37**	**421.786.331,62**			
COMM	c2	P.110 PIANO PER LA SICUREZZA AUTOSTRADALE: REALIZZAZIONE DI DUE AREE DI SOSTA PER MEZZI PESANTI	989.766,57							0,00	0,00	989.766,57			
COMM	c3	P.111 PIANO PER LA SICUREZZA AUTOSTRADALE: ADEGUAMENTO PISTE DI IMMISSIONE IN AUTOSTRADA	919.055,87							0,00	0,00	919.055,87			
COMM	e7	P.106 TRATTO GONARS - VILLESSE - STRALCIO 1	39.179.199,96							0,00	0,00	39.179.199,96			
COMM	e7	P.106 TRATTO GONARS - VILLESSE - STRALCIO 2	4.044.624,54							0,00	0,00	4.044.624,54			
COMM	e5-6-8	P.128 TRATTO NUOVO PONTE SUL FIUME TAGLIAMENTO - GONARS E NUOVO SVINCOLO DI PALMANOVA E VARIANTE SS. 352 - 1 LOTTO	314.614.241,84							0,00	0,00	314.614.241,84			
COMM	j3	P.100 RIFACIMENTO BARRIERE ESISTENTI	2.827.585,81							0,00	0,00	2.827.585,81			
COMM	j2	P.90 RIFACIMENTO BARRIERE CASELLO DI PORTOGRUARO	765.870,31							0,00	0,00	765.870,31			
COMM	e3	P.115 TRATTO S.DONA' DI PIAVE - SVINCOLO DI ALVISOPOLI (escluso) - STRALCIO 1	43.223.497,09							0,00	0,00	43.223.497,09			
AAVV	i1f	P.122 PIANO DI RISANAMENTO ACUSTICO:BARRIERE FONOASSORBENTI AZZANO DECIMO	36.234,01							-13.405,66	-36,14	22.792,21			
AAVV	i1i	PIANO RISANAMENTO ACUSTICO: ULTERIORI INTERVENTI DI BARRIERE FONOASSORBENTI (esclusa terza corsia e Villesse-Gorizia)	599.222,53							-24.480,33	0,00	574.742,20			
COMM	e3	P.115 TRATTO S.DONA' DI PIAVE - SVINCOLO DI ALVISOPOLI (escluso) - STRALCIO 2 - ASSE AUTOSTRADALE	5.296.261,56							0,00	0,00	5.296.261,56			
		P.115 TRATTO S.DONA' DI PIAVE - SVINCOLO DI ALVISOPOLI (escluso) - STRALCIO 2 - CAVALCAVIA								0,00	0,00	0,00			
COMM	e3	P.115 TRATTO S.DONA' DI PIAVE - SVINCOLO DI ALVISOPOLI (escluso) - STRALCIO 3 - ASSE AUTOSTRADALE	7.125.476,88							0,00	0,00	7.125.476,88			
		P.115 TRATTO S.DONA' DI PIAVE - SVINCOLO DI ALVISOPOLI (escluso) - STRALCIO 3 - CAVALCAVIA								0,00	0,00	0,00			
COMM	e4	P.116 NUOVO CASELLO AUTOSTRADALE DI ALVISOPOLI KM 69+900 E COLLEGAMENTO CON SS 14	439.226,62							0,00	0,00	439.226,62			
COMM	e7	P.106 TRATTO GONARS - VILLESSE - STRALCIO 3	1.055.385,26							0,00	0,00	1.055.385,26			
COMM	k2	P.103 CASERMA DI S. DONA' DI PIAVE	410.205,87							0,00	0,00	410.205,87			
AAVV	c4	P.114 ULTERIORI INTERVENTI PER AMMODERNAMENTO ED AMPLIAMENTO AREE SERVIZIO	24.525,50							-1.298,65	-15.510,73	7.716,12			
AAVV	k	INNOVAZIONI GESTIONALI	52.220,00							-732,39	-50.060,50	1.427,11			
		INNOVAZIONI GESTIONALI - P.141								0,00	0,00	0,00			
		INNOVAZIONI GESTIONALI - P.146	289.255,80							0,00	0,00	289.255,80			
		INNOVAZIONI GESTIONALI - P.148	42.128,43							-42.128,43	0,00	0,00			
	C)	**NUOVE OPERE OGGETTO DI INDENNIZZO DA SUBENTRO**	**1.244.559.491,28**							**-601.221,71**	**-199.973,00**	**1.243.758.296,57**	**-153.487.287,10**	**-531.787.689,33**	**558.483.320,14**
	D)	**VALORE CONTABILE NETTO IMPIANTO AUTOSTRADALE**	**1.606.103.245,28**							**-601.221,71**	**-199.973,00**	**1.605.302.050,57**	**-173.784.043,60**	**-873.034.686,83**	**558.483.320,14**

Figura 45 – Tabella 3 MIT – Criterio Quadro Economico totale

AAVV / COMM	Riferimento Convenzione di cui art. 2	DESCRIZIONE DELL'OPERA	CONTABILIZZATO A TUTTO IL 30/06/2020	VALORI RICONOSCIUTI AI FINI TECNICI	IMPORTI NON RICONOSCIUTI AI FINI TECNICI	IMPORTI SOSPESI AI FINI TECNICI	IMPORTI NON RICONOSCIUTI AI FINI CONTABILI	IMPORTI COMPLESSIVI NON RICONOSCIUTI	IMPORTI RICONOSCIUTI DEFINITIVI	DIFFERENZE RISPETTO Q.E. 2 MACROVOCI	Ulteriori differenziali: da variazioni regolatorie CIN iniziale confermate	CONTABILIZZATO A TUTTO IL 30/06/2020 AL NETTO IMPORTI NON RICONOSCIBILI	CONTRIBUTI IN CONTO CAPITALE	FONDO AMMORTAMENTO FINANZIARIO	IMPORTO NETTO RESIDUO
	A)	**AUTOSTRADA "STORICA"**	**361.543.753,78**							**0,00**	**0,00**	**361.543.753,78**	**-20.296.756,50**	**-341.246.997,28**	**0,00**
	B)	**NUOVE OPERE NON OGGETTO DI INDENNIZZO DA SUBENTRO**	**0,22**							**0,00**	**0,00**	**0,22**		**-0,22**	**0,00**
	1	**OPERE CHIUSE**	**43.247.490,33**							**0,00**	**0,00**	**43.247.490,33**			
AAVV	a4	P.89 ADEGUAMENTO SVINCOLO PORDENONE SUD	643.910,86							0,00	0,00	643.910,86			
AAVV	a5	P.104 A28 PARCHEGGIO SCAMBIATORE SAN VENDEMIANO	2.294.801,77							0,00	0,00	2.294.801,77			
AAVV	n1	P.60 PIAZZOLE DI SOSTA A4 LOTTO B (KM 86+883/109+600)	3.929.957,50							0,00	0,00	3.929.957,50			
AAVV	n2	P.61 PIAZZOLE DI SOSTA A23 LOTTO C (KM 1+460/17+340)	1.988.115,70							0,00	0,00	1.988.115,70			
AAVV	n3	P.77 PIAZZOLE DI SOSTA A28 LOTTO D (KM 0+000/20+410)	3.637.770,18							0,00	0,00	3.637.770,18			
AAVV	c1	P.67 NUOVA AREA SERVIZIO ZUGLIANO EST E OVEST	3.249.388,47							0,00	0,00	3.249.388,47			
AAVV	d	P.66 RICONFIGURAZIONE NODO PALMANOVA	1.322.758,32							0,00	0,00	1.322.758,32			
AAVV	e9	P.119 PIANO PER LA SICUREZZA AUTOSTRADALE: REALIZZAZIONE SPARTITRAFFICO CENTRALE 1° LOTTO (QUARTO/S.DONA') E 2° LOTTO (S.DONA' /PORTOGRUARO)	0,00							0,00	0,00	0,00			
AAVV	f1	P.74 PANNELLI A MESSAGGIO VARIABILE	2.495.306,87							0,00	0,00	2.495.306,87			
AAVV	f2	P.79 5 NUOVE POSTAZIONI PMV	857.321,47							0,00	0,00	857.321,47			
AAVV	f3	P.78 STRUTTURE METALLICHE E CLS IMPIANTI TECNOLOGICI	97.585,50							0,00	0,00	97.585,50			
AAVV	g1	P.72 VIDEOSORVEGLIANZA	1.763.731,24							0,00	0,00	1.763.731,24			
AAVV	g2	P.73 CENTRO RADIO OPERATIVO	891.349,00							0,00	0,00	891.349,00			
AAVV	g3	P.98 MONITORAGGIO SOVRAPPASSI	294.922,24							0,00	0,00	294.922,24			
AAVV	g4	P.96 INTEGRAZIONI HW E SW SALA RADIO TVCC	389.646,35							0,00	0,00	389.646,35			
AAVV	h1	P.65 FIBRE OTTICHE A28	1.297.617,31							0,00	0,00	1.297.617,31			
AAVV	h2	P.70 ISOFREQUENZA	794.395,97							0,00	0,00	794.395,97			
AAVV	h3	P.81 ISOFREQUENZA POLIZIA STRADALE	528.507,77							0,00	0,00	528.507,77			
COMM	h4	P.109 PIANO PER LA SICUREZZA AUTOSTRADALE: SISTEMA PREVENZIONE E CONTROLLO TRAFFICO	2.118.268,91							0,00	0,00	2.118.268,91			
AAVV	h5	P.86 NUOVO IMPIANTO SOS	657.844,99							0,00	0,00	657.844,99			
AAVV	h6	P.87 SOSTITUZIONE IMPIANTI SDH	363.783,34							0,00	0,00	363.783,34			
AAVV	h7	P.97 RILEVAMENTO TEMPI PERCORRENZA E VIDEOMONITORAGGIO TRAFFICO	425.595,90							0,00	0,00	425.595,90			
COMM	h8	P.107 PIANO PER LA SICUREZZA AUTOSTRADALE: MONITORAGGIO TRASPORTO MERCI PERICOLOSE	1.669.515,02							0,00	0,00	1.669.515,02			
AAVV	i1g	P.123 PIANO DI RISANAMENTO ACUSTICO:BARRIERE FONOASSORBENTI FIUME VENETO	0,00							0,00	0,00	0,00			
AAVV	i1h	P.124 PIANO DI RISANAMENTO ACUSTICO:BARRIERE FONOASSORBENTI PASIAN DI PRATO	0,00							0,00	0,00	0,00			
AAVV	m2	P.88 - VILLESSE-GORIZIA - INTERVENTI URGENTI MESSA SICUREZZA PONTE ISONZO E BARRIERE SICUREZZA 1 STRALCIO PONTE ISONZO	2.308.545,09							0,00	0,00	2.308.545,09			
AAVV	m3	P.88 BIS - VILLESSE-GORIZIA - INTERVENTI URGENTI MESSA SICUREZZA PONTE ISONZO E BARRIERE SICUREZZA 2 STRALCIO - BARRIERE SICUREZZA	3.111.131,24							0,00	0,00	3.111.131,24			
AAVV	o	P.69 ALLARGAMENTO SEZIONE TRASVERSALE KM 0+000 3+100	6.115.719,32							0,00	0,00	6.115.719,32			
	2	**OPERE IN ULTIMAZIONE**	**429.347.821,01**							**0,00**	**-29.629,47**	**429.318.191,54**			
AAVV	a1	P.57 PROLUNGAMENTO A28 TRATTO SACILE OVEST - CONEGLIANO: LOTTO 28	78.860.060,39							0,00	0,00	78.860.060,39			
AAVV	a2	P.93 PROLUNGAMENTO A28 TRATTO SACILE OVEST - CONEGLIANO: LOTTO 29	83.864.046,68							0,00	0,00	83.864.046,68			
AAVV	a3	P.80 PROLUNGAMENTO A28 VARIANTE DELLA SP.41 DI PIANZANO LOTTO 28 BIS	18.681.556,01							0,00	0,00	18.681.556,01			
AAVV	a6	P.105 A28 ADEGUAMENTO SISTEMA ESAZIONE PEDAGGI (Stazioni di Godega S. Urbano e Sacile Ovest)	13.985.354,63							0,00	0,00	13.985.354,63			
AAVV	b	P.71-71bis-85 NUOVO CASELLO DI RONCHIS	42.097.820,75							0,00	0,00	42.097.820,75			
		P.85B NUOVO CASELLO DI RONCHIS	48.938,28							0,00	0,00	48.938,28			
AAVV	f4	P.108 PIANO PER LA SICUREZZA AUTOSTRADALE: INFORMAZIONI UTENZA TRAMITE PMV FISSE E MOBILI	1.423.548,50							0,00	0,00	1.423.548,50			
AAVV	g5	P.95 PIANO PER LA SICUREZZA AUTOSTRADALE: VIDEOSORVEGLIANZA - NUOVE POSTAZIONI	1.528.954,57							0,00	-2.355,08	1.526.599,49			
AAVV	i1a	P.62 P.83 PIANO DI RISANAMENTO ACUSTICO: BARRIERE FONOASSORBENTI POZZUOLO DEL FRIULI	3.398.474,80							0,00	0,00	3.398.474,80			
AAVV	i1b	P.63 PIANO DI RISANAMENTO ACUSTICO:BARRIERE FONOASSORBENTI RONCHI DEI LEGIONARI	3.435.932,31							0,00	0,00	3.435.932,31			
AAVV	i1c	P.82 PIANO DI RISANAMENTO ACUSTICO:BARRIERE FONOASSORBENTI MARCON	5.425.794,30							0,00	0,00	5.425.794,30			
AAVV	l	P.64 P.64 BIS BRETELLA NOVENTA SS. 14 - 1 STRALCIO	9.103.141,29							0,00	0,00	9.103.141,29			
COMM	e2	P.92 NUOVO CASELLO AUTOSTRADALE DI MEOLO KM 19+690	33.986.043,00							0,00	0,00	33.986.043,00			
COMM	m1	P.75 P.94 ADEGUAMENTO RACCORDO AUTOSTRADALE VILLESSE-GORIZIA (**)	132.440.645,04							0,00	0,00	132.440.645,04			
AAVV	f5	P.125 ULTERIORI PANNELLI A MESSAGGIO VARIABILE SULLA A28	1.067.510,46							0,00	-27.274,39	1.040.236,07			
	3	**OPERE APPROVATE/IN APPROVAZIONE - CON LAVORI DA AVVIARE**	**14.280.132,42**							**-151.776,94**	**0,00**	**14.128.355,48**			
AAVV	i1d	P.102 PIANO DI RISANAMENTO ACUSTICO:BARRIERE FONOASSORBENTI CAMPOFORMIDO	210.438,30							0,00	0,00	210.438,30			
AAVV	i1e	P.121 PIANO DI RISANAMENTO ACUSTICO:BARRIERE FONOASSORBENTI DUINO AURISINA	5.446.436,73							0,00	0,00	5.446.436,73			
AAVV	K	P.142 - SISTEMA AUTOMATICO DI RILEVAMENTO EVENTI	92.314,19							0,00	0,00	92.314,19			
AAVV	K	P.145 - RAMPE A27/A28	10.408,59							-7.476,93	0,00	2.931,66			
AAVV	K	P.147 - A28 - LAVORI DI RIQUALIFICAZIONE DELLE BARRIERE DI SICUREZZA AUTOSTRADALI BORDO PONTE SUI MANUFATTI	3.079.130,72							0,00	0,00	3.079.130,72			
AAVV	k3	P.126 - CENTRO SERVIZI E MAGAZZINO RICOVERO AUTOMEZZI DI PORCIA	3.027.776,71							-144.300,01	0,00	2.883.476,70			
AAVV	k1	P.138 - SERVIZIO EUROPEO DI TELEPEDAGGIO E PERCORRENZA REALE	2.413.627,18							0,00	0,00	2.413.627,18			
	4	**OPERE CON LAVORI IN CORSO**	**335.750.063,07**							**-370.051,98**	**-104.736,16**	**335.275.274,93**			
COMM	e1	P.76 P.101 TRATTO QUARTO D'ALTINO - S. DONA' DI PIAVE	326.595.414,17							0,00	0,00	326.595.414,17			
AAVV	j1	P.91 RAZIONALIZZAZIONE SPAZI NUOVA PALAZZINA CENTRO SERVIZI DI PALMANOVA	8.052.070,58							-370.051,98	-104.736,16	7.577.282,44			
AAVV	k4	P.137 - NUOVO C.R.O. E C.E.D.– ADEGUAMENTO FUNZIONALE OFFICINA POLSTRADA DI PALMANOVA	1.102.578,32							0,00	0,00	1.102.578,32			

AAVV / COMM	Riferimento Convenzione di cui art. 2	DESCRIZIONE DELL'OPERA	CONTABILIZZATO A TUTTO IL 30/06/2020	VALORI RICONOSCIUTI AI FINI TECNICI	IMPORTI NON RICONOSCIUTI AI FINI TECNICI	IMPORTI SOSPESI AI FINI TECNICI	IMPORTI NON RICONOSCIUTI AI FINI CONTABILI	IMPORTI COMPLESSIVI NON RICONOSCIUTI	IMPORTI RICONOSCIUTI DEFINITIVI	DIFFERENZE RISPETTO Q.E. 2 MACROVOCI	Ulteriori differenziali: da variazioni regolatorie CIN iniziale confermate	CONTABILIZZATO A TUTTO IL 30/06/2020 AL NETTO IMPORTI NON RICONOSCIBILI	CONTRIBUTI IN CONTO CAPITALE	FONDO AMMORTAMENTO FINANZIARIO	IMPORTO NETTO RESIDUO
	5	**OPERE DA INIZIARE**	**421.933.984,45**							**-82.045,46**	**-65.607,37**	**421.786.331,62**			
COMM	c2	P.110 PIANO PER LA SICUREZZA AUTOSTRADALE: REALIZZAZIONE DI DUE AREE DI SOSTA PER MEZZI PESANTI	989.766,57							0,00	0,00	989.766,57			
COMM	c3	P.111 PIANO PER LA SICUREZZA AUTOSTRADALE: ADEGUAMENTO PISTE DI IMMISSIONE IN AUTOSTRADA	919.055,87							0,00	0,00	919.055,87			
COMM	e7	P.106 TRATTO GONARS - VILLESSE - STRALCIO 1	39.179.199,96							0,00	0,00	39.179.199,96			
COMM	e7	P.106 TRATTO GONARS - VILLESSE - STRALCIO 2	4.044.624,54							0,00	0,00	4.044.624,54			
COMM	e5-6-8	P.128 TRATTO NUOVO PONTE SUL FIUME TAGLIAMENTO - GONARS E NUOVO SVINCOLO DI PALMANOVA E VARIANTE SS. 352 - 1 LOTTO	314.614.241,84							0,00	0,00	314.614.241,84			
COMM	j3	P.100 RIFACIMENTO BARRIERE ESISTENTI	2.827.585,81							0,00	0,00	2.827.585,81			
COMM	j2	P.90 RIFACIMENTO BARRIERE CASELLO DI PORTOGRUARO	765.870,31							0,00	0,00	765.870,31			
COMM	e3	P.115 TRATTO S.DONA' DI PIAVE - SVINCOLO DI ALVISOPOLI (escluso) - STRALCIO 1	43.223.497,09							0,00	0,00	43.223.497,09			
AAVV	i1f	P.122 PIANO DI RISANAMENTO ACUSTICO:BARRIERE FONOASSORBENTI AZZANO DECIMO	36.234,01							-13.405,66	-36,14	22.792,21			
AAVV	i1i	PIANO RISANAMENTO ACUSTICO: ULTERIORI INTERVENTI DI BARRIERE FONOASSORBENTI (esclusa terza corsia e Villesse-Gorizia)	599.222,53							-24.480,33	0,00	574.742,20			
COMM	e3	P.115 TRATTO S.DONA' DI PIAVE - SVINCOLO DI ALVISOPOLI (escluso) - STRALCIO 2 - ASSE AUTOSTRADALE	5.296.261,56							0,00	0,00	5.296.261,56			
		P.115 TRATTO S.DONA' DI PIAVE - SVINCOLO DI ALVISOPOLI (escluso) - STRALCIO 2 - CAVALCAVIA								0,00	0,00	0,00			
COMM	e3	P.115 TRATTO S.DONA' DI PIAVE - SVINCOLO DI ALVISOPOLI (escluso) - STRALCIO 3 - ASSE AUTOSTRADALE	7.125.476,88							0,00	0,00	7.125.476,88			
		P.115 TRATTO S.DONA' DI PIAVE - SVINCOLO DI ALVISOPOLI (escluso) - STRALCIO 3 - CAVALCAVIA								0,00	0,00	0,00			
COMM	e4	P.116 NUOVO CASELLO AUTOSTRADALE DI ALVISOPOLI KM 69+900 E COLLEGAMENTO CON SS 14	439.226,62							0,00	0,00	439.226,62			
COMM	e7	P.106 TRATTO GONARS - VILLESSE - STRALCIO 3	1.055.385,26							0,00	0,00	1.055.385,26			
COMM	k2	P.103 CASERMA DI S. DONA' DI PIAVE	410.205,87							0,00	0,00	410.205,87			
AAVV	c4	P.114 ULTERIORI INTERVENTI PER AMMODERNAMENTO ED AMPLIAMENTO AREE SERVIZIO	24.525,50							-1.298,65	-15.510,73	7.716,12			
AAVV	k	INNOVAZIONI GESTIONALI	52.220,00							-732,39	-50.060,50	1.427,11			
		INNOVAZIONI GESTIONALI - P.141	0,00							0,00	0,00	0,00			
		INNOVAZIONI GESTIONALI - P.146	289.255,80							0,00	0,00	289.255,80			
		INNOVAZIONI GESTIONALI - P.148	42.128,43							-42.128,43	0,00	0,00			
	C)	**NUOVE OPERE OGGETTO DI INDENNIZZO DA SUBENTRO**	**1.244.559.491,28**							**-603.874,38**	**-199.973,00**	**1.243.755.643,90**	**-153.487.287,10**	**-531.787.689,33**	**558.480.667,47**
	D)	**VALORE CONTABILE NETTO IMPIANTO AUTOSTRADALE**	**1.606.103.245,28**							**-603.874,38**	**-199.973,00**	**1.605.299.397,90**	**-173.784.043,60**	**-873.034.686,83**	**558.480.667,47**

Figura 46 – Tabella 3 MIT – Criterio 2 macro voci (Lavori e Somme a disposizione)

AAVV / COMM	Riferimento Convenzione di cui art. 2	DESCRIZIONE DELL'OPERA	CONTABILIZZATO A TUTTO IL 30/06/2020	VALORI RICONOSCIUTI AI FINI TECNICI	IMPORTI NON RICONOSCIUTI AI FINI TECNICI	IMPORTI SOSPESI AI FINI TECNICI	IMPORTI NON RICONOSCIUTI AI FINI CONTABILI	IMPORTI COMPLESSIVI NON RICONOSCIUTI	IMPORTI RICONOSCIUTI DEFINITIVI	DIFFERENZE RISPETTO Q.E. 5 MACROCATEGORIE	Ulteriori differenziali: da variazioni regolatorie CIN iniziale confermate	CONTABILIZZATO A TUTTO IL 30/06/2020 AL NETTO IMPORTI NON RICONOSCIBILI	CONTRIBUTI IN CONTO CAPITALE	FONDO AMMORTAMENTO FINANZIARIO	IMPORTO NETTO RESIDUO
	A)	AUTOSTRADA "STORICA"	361.543.753,78							0,00	0,00	361.543.753,78	-20.296.756,50	-341.246.997,28	0,00
	B)	NUOVE OPERE NON OGGETTO DI INDENNIZZO DA SUBENTRO	0,22							0,00	0,00	0,22		-0,22	0,00
	1	OPERE CHIUSE	43.247.490,33							0,00	0,00	43.247.490,33			
AAVV	a4	P.89 ADEGUAMENTO SVINCOLO PORDENONE SUD	643.910,86							0,00	0,00	643.910,86			
AAVV	a5	P.104 A28 PARCHEGGIO SCAMBIATORE SAN VENDEMIANO	2.294.801,77							0,00	0,00	2.294.801,77			
AAVV	n1	P.60 PIAZZOLE DI SOSTA A4 LOTTO B (KM 86+883/109+600)	3.929.957,50							0,00	0,00	3.929.957,50			
AAVV	n2	P.61 PIAZZOLE DI SOSTA A23 LOTTO C (KM 1+460/17+340)	1.988.115,70							0,00	0,00	1.988.115,70			
AAVV	n3	P.77 PIAZZOLE DI SOSTA A28 LOTTO D (KM 0+000/20+410)	3.637.770,18							0,00	0,00	3.637.770,18			
AAVV	c1	P.67 NUOVA AREA SERVIZIO ZUGLIANO EST E OVEST	3.249.388,47							0,00	0,00	3.249.388,47			
AAVV	d	P.66 RICONFIGURAZIONE NODO PALMANOVA	1.322.758,32							0,00	0,00	1.322.758,32			
AAVV	e9	P.119 PIANO PER LA SICUREZZA AUTOSTRADALE: REALIZZAZIONE SPARTITRAFFICO CENTRALE 1° LOTTO (QUARTO/S.DONA') E 2° LOTTO (S.DONA' /PORTOGRUARO)	0,00							0,00	0,00	0,00			
AAVV	f1	P.74 PANNELLI A MESSAGGIO VARIABILE	2.495.306,87							0,00	0,00	2.495.306,87			
AAVV	f2	P.79 5 NUOVE POSTAZIONI PMV	857.321,47							0,00	0,00	857.321,47			
AAVV	f3	P.78 STRUTTURE METALLICHE E CLS IMPIANTI TECNOLOGICI	97.585,50							0,00	0,00	97.585,50			
AAVV	g1	P.72 VIDEOSORVEGLIANZA	1.763.731,24							0,00	0,00	1.763.731,24			
AAVV	g2	P.73 CENTRO RADIO OPERATIVO	891.349,00							0,00	0,00	891.349,00			
AAVV	g3	P.98 MONITORAGGIO SOVRAPPASSI	294.922,24							0,00	0,00	294.922,24			
AAVV	g4	P.96 INTEGRAZIONI HW E SW SALA RADIO TVCC	389.646,35							0,00	0,00	389.646,35			
AAVV	h1	P.65 FIBRE OTTICHE A28	1.297.617,31							0,00	0,00	1.297.617,31			
AAVV	h2	P.70 ISOFREQUENZA	794.395,97							0,00	0,00	794.395,97			
AAVV	h3	P.81 ISOFREQUENZA POLIZIA STRADALE	528.507,77							0,00	0,00	528.507,77			
COMM	h4	P.109 PIANO PER LA SICUREZZA AUTOSTRADALE: SISTEMA PREVENZIONE E CONTROLLO TRAFFICO	2.118.268,91							0,00	0,00	2.118.268,91			
AAVV	h5	P.86 NUOVO IMPIANTO SOS	657.844,99							0,00	0,00	657.844,99			
AAVV	h6	P.87 SOSTITUZIONE IMPIANTI SDH	363.783,34							0,00	0,00	363.783,34			
AAVV	h7	P.97 RILEVAMENTO TEMPI PERCORRENZA E VIDEOMONITORAGGIO TRAFFICO	425.595,90							0,00	0,00	425.595,90			
COMM	h8	P.107 PIANO PER LA SICUREZZA AUTOSTRADALE: MONITORAGGIO TRASPORTO MERCI PERICOLOSE	1.669.515,02							0,00	0,00	1.669.515,02			
AAVV	i1g	P.123 PIANO DI RISANAMENTO ACUSTICO:BARRIERE FONOASSORBENTI FIUME VENETO	0,00							0,00	0,00	0,00			
AAVV	i1h	P.124 PIANO DI RISANAMENTO ACUSTICO:BARRIERE FONOASSORBENTI PASIAN DI PRATO	0,00							0,00	0,00	0,00			
AAVV	m2	P.88 - VILLESSE-GORIZIA - INTERVENTI URGENTI MESSA SICUREZZA PONTE ISONZO E BARRIERE SICUREZZA 1 STRALCIO PONTE ISONZO	2.308.545,09							0,00	0,00	2.308.545,09			
AAVV	m3	P.88 BIS - VILLESSE-GORIZIA - INTERVENTI URGENTI MESSA SICUREZZA PONTE ISONZO E BARRIERE SICUREZZA 2 STRALCIO - BARRIERE SICUREZZA	3.111.131,24							0,00	0,00	3.111.131,24			
AAVV	o	P.69 ALLARGAMENTO SEZIONE TRASVERSALE KM 0+000 3+100	6.115.719,32							0,00	0,00	6.115.719,32			
	2	OPERE IN ULTIMAZIONE	429.347.821,01							-69.782,53	-29.629,47	429.248.409,01			
AAVV	a1	P.57 PROLUNGAMENTO A28 TRATTO SACILE OVEST - CONEGLIANO: LOTTO 28	78.860.060,39							-29.665,27	0,00	78.830.395,12			
AAVV	a2	P.93 PROLUNGAMENTO A28 TRATTO SACILE OVEST - CONEGLIANO: LOTTO 29	83.864.046,68							-28.231,06	0,00	83.835.815,62			
AAVV	a3	P.80 PROLUNGAMENTO A28 VARIANTE DELLA SP.41 DI PIANZANO LOTTO 28 BIS	18.681.556,01							0,00	0,00	18.681.556,01			
AAVV	a6	P.105 A28 ADEGUAMENTO SISTEMA ESAZIONE PEDAGGI (Stazioni di Godega S. Urbano e Sacile Ovest)	13.985.354,63							-5.448,95	0,00	13.979.905,68			
AAVV	b	P.71-71bis-85 NUOVO CASELLO DI RONCHIS	42.097.820,75							0,00	0,00	42.097.820,75			
		P.85B NUOVO CASELLO DI RONCHIS	48.938,28							0,00	0,00	48.938,28			
AAVV	f4	P.108 PIANO PER LA SICUREZZA AUTOSTRADALE: INFORMAZIONI UTENZA TRAMITE PMV FISSE E MOBILI	1.423.548,50							0,00	0,00	1.423.548,50			
AAVV	g5	P.95 PIANO PER LA SICUREZZA AUTOSTRADALE: VIDEOSORVEGLIANZA - NUOVE POSTAZIONI	1.528.954,57							0,00	-2.355,08	1.526.599,49			
AAVV	i1a	P.62 P.83 PIANO DI RISANAMENTO ACUSTICO: BARRIERE FONOASSORBENTI POZZUOLO DEL FRIULI	3.398.474,80							0,00	0,00	3.398.474,80			
AAVV	i1b	P.63 PIANO DI RISANAMENTO ACUSTICO:BARRIERE FONOASSORBENTI RONCHI DEI LEGIONARI	3.435.932,31							0,00	0,00	3.435.932,31			
AAVV	i1c	P.82 PIANO DI RISANAMENTO ACUSTICO:BARRIERE FONOASSORBENTI MARCON	5.425.794,30							0,00	0,00	5.425.794,30			
AAVV	l	P.64 P.64 BIS BRETELLA NOVENTA SS. 14 - 1 STRALCIO	9.103.141,29							0,00	0,00	9.103.141,29			
COMM	e2	P.92 NUOVO CASELLO AUTOSTRADALE DI MEOLO KM 19+690	33.986.043,00							0,00	0,00	33.986.043,00			
COMM	m1	P.75 P.94 ADEGUAMENTO RACCORDO AUTOSTRADALE VILLESSE-GORIZIA (**)	132.440.645,04							0,00	0,00	132.440.645,04			
AAVV	f5	P.125 ULTERIORI PANNELLI A MESSAGGIO VARIABILE SULLA A28	1.067.510,46							-6.437,25	-27.274,39	1.033.798,82			
	3	OPERE APPROVATE/IN APPROVAZIONE - CON LAVORI DA AVVIARE	14.280.132,42							-202.397,47	0,00	14.077.734,95			
AAVV	i1d	P.102 PIANO DI RISANAMENTO ACUSTICO:BARRIERE FONOASSORBENTI CAMPOFORMIDO	210.438,30							0,00	0,00	210.438,30			
AAVV	i1e	P.121 PIANO DI RISANAMENTO ACUSTICO:BARRIERE FONOASSORBENTI DUINO AURISINA	5.446.436,73							0,00	0,00	5.446.436,73			
AAVV	K	P.142 - SISTEMA AUTOMATICO DI RILEVAMENTO EVENTI	92.314,19							0,00	0,00	92.314,19			
AAVV	K	P.145 - RAMPE A27/A28	10.408,59							-7.476,93	0,00	2.931,66			
AAVV	K	P.147 - A28 - LAVORI DI RIQUALIFICAZIONE DELLE BARRIERE DI SICUREZZA AUTOSTRADALI BORDO PONTE SUI MANUFATTI	3.079.130,72							0,00	0,00	3.079.130,72			
AAVV	k3	P.126 - CENTRO SERVIZI E MAGAZZINO RICOVERO AUTOMEZZI DI PORCIA	3.027.776,71							-194.920,54	0,00	2.832.856,17			
AAVV	k1	P.138 - SERVIZIO EUROPEO DI TELEPEDAGGIO E PERCORRENZA REALE	2.413.627,18							0,00	0,00	2.413.627,18			
	4	OPERE CON LAVORI IN CORSO	335.750.063,07							-420.695,05	-104.736,16	335.224.631,86			
COMM	e1	P.76 P.101 TRATTO QUARTO D'ALTINO - S. DONA' DI PIAVE	326.595.414,17							0,00	0,00	326.595.414,17			
AAVV	j1	P.91 RAZIONALIZZAZIONE SPAZI NUOVA PALAZZINA CENTRO SERVIZI DI PALMANOVA	8.052.070,58							-420.695,05	-104.736,16	7.526.639,37			
AAVV	k4	P.137 - NUOVO C.R.O. E C.E.D.– ADEGUAMENTO FUNZIONALE OFFICINA POLSTRADA DI PALMANOVA	1.102.578,32							0,00	0,00	1.102.578,32			

AAVV / COMM	Riferimento Convenzione di cui art. 2	DESCRIZIONE DELL'OPERA	CONTABILIZZATO A TUTTO IL 30/06/2020	VALORI RICONOSCIUTI AI FINI TECNICI	IMPORTI NON RICONOSCIUTI AI FINI TECNICI	IMPORTI SOSPESI AI FINI TECNICI	IMPORTI NON RICONOSCIUTI AI FINI CONTABILI	IMPORTI COMPLESSIVI NON RICONOSCIUTI	IMPORTI RICONOSCIUTI DEFINITIVI	DIFFERENZE RISPETTO Q.E. 5 MACROCATEGORIE	Ulteriori differenziali: da variazioni regolatorie CIN iniziale confermate	CONTABILIZZATO A TUTTO IL 30/06/2020 AL NETTO IMPORTI NON RICONOSCIBILI	CONTRIBUTI IN CONTO CAPITALE	FONDO AMMORTAMENTO FINANZIARIO	IMPORTO NETTO RESIDUO
	5	**OPERE DA INIZIARE**	**421.933.984,45**							**-91.758,20**	**-65.607,37**	**421.776.618,88**			
COMM	c2	P.110 PIANO PER LA SICUREZZA AUTOSTRADALE: REALIZZAZIONE DI DUE AREE DI SOSTA PER MEZZI PESANTI	989.766,57							0,00	0,00	989.766,57			
COMM	c3	P.111 PIANO PER LA SICUREZZA AUTOSTRADALE: ADEGUAMENTO PISTE DI IMMISSIONE IN AUTOSTRADA	919.055,87							0,00	0,00	919.055,87			
COMM	e7	P.106 TRATTO GONARS - VILLESSE - STRALCIO 1	39.179.199,96							0,00	0,00	39.179.199,96			
COMM	e7	P.106 TRATTO GONARS - VILLESSE - STRALCIO 2	4.044.624,54							0,00	0,00	4.044.624,54			
COMM	e5-6-8	P.128 TRATTO NUOVO PONTE SUL FIUME TAGLIAMENTO - GONARS E NUOVO SVINCOLO DI PALMANOVA E VARIANTE SS. 352 - 1 LOTTO	314.614.241,84							0,00	0,00	314.614.241,84			
COMM	j3	P.100 RIFACIMENTO BARRIERE ESISTENTI	2.827.585,81							0,00	0,00	2.827.585,81			
COMM	j2	P.90 RIFACIMENTO BARRIERE CASELLO DI PORTOGRUARO	765.870,31							0,00	0,00	765.870,31			
COMM	e3	P.115 TRATTO S.DONA' DI PIAVE - SVINCOLO DI ALVISOPOLI (escluso) - STRALCIO 1	43.223.497,09							0,00	0,00	43.223.497,09			
AAVV	i1f	P.122 PIANO DI RISANAMENTO ACUSTICO:BARRIERE FONOASSORBENTI AZZANO DECIMO	36.234,01							-13.405,66	-36,14	22.792,21			
AAVV	i1i	PIANO RISANAMENTO ACUSTICO: ULTERIORI INTERVENTI DI BARRIERE FONOASSORBENTI (esclusa terza corsia e Villesse-Gorizia)	599.222,53							-24.480,33	0,00	574.742,20			
COMM	e3	P.115 TRATTO S.DONA' DI PIAVE - SVINCOLO DI ALVISOPOLI (escluso) - STRALCIO 2 - ASSE AUTOSTRADALE	5.296.261,56							0,00	0,00	5.296.261,56			
		P.115 TRATTO S.DONA' DI PIAVE - SVINCOLO DI ALVISOPOLI (escluso) - STRALCIO 2 - CAVALCAVIA								0,00	0,00	0,00			
COMM	e3	P.115 TRATTO S.DONA' DI PIAVE - SVINCOLO DI ALVISOPOLI (escluso) - STRALCIO 3 - ASSE AUTOSTRADALE	7.125.476,88							0,00	0,00	7.125.476,88			
		P.115 TRATTO S.DONA' DI PIAVE - SVINCOLO DI ALVISOPOLI (escluso) - STRALCIO 3 - CAVALCAVIA								0,00	0,00	0,00			
COMM	e4	P.116 NUOVO CASELLO AUTOSTRADALE DI ALVISOPOLI KM 69+900 E COLLEGAMENTO CON SS 14	439.226,62							0,00	0,00	439.226,62			
COMM	e7	P.106 TRATTO GONARS - VILLESSE - STRALCIO 3	1.055.385,26							0,00	0,00	1.055.385,26			
COMM	k2	P.103 CASERMA DI S. DONA' DI PIAVE	410.205,87							0,00	0,00	410.205,87			
AAVV	c4	P.114 ULTERIORI INTERVENTI PER AMMODERNAMENTO ED AMPLIAMENTO AREE SERVIZIO	24.525,50							-1.298,65	-15.510,73	7.716,12			
AAVV	k	INNOVAZIONI GESTIONALI	52.220,00							-732,39	-50.060,50	1.427,11			
		INNOVAZIONI GESTIONALI - P.141	0,00							0,00	0,00	0,00			
		INNOVAZIONI GESTIONALI - P.146	289.255,80							-9.712,74	0,00	279.543,06			
		INNOVAZIONI GESTIONALI - P.148	42.128,43							-42.128,43	0,00	0,00			
	C)	**NUOVE OPERE OGGETTO DI INDENNIZZO DA SUBENTRO**	**1.244.559.491,28**							**-784.633,25**	**-199.973,00**	**1.243.574.885,03**	**-153.487.287,10**	**-531.787.689,33**	**558.299.908,60**
	D)	**VALORE CONTABILE NETTO IMPIANTO AUTOSTRADALE**	**1.606.103.245,28**							**-784.633,25**	**-199.973,00**	**1.605.118.639,03**	**-173.784.043,60**	**-873.034.686,83**	**558.299.908,60**

Figura 47 – Tabella 3 MIT – Criterio 5 macro categorie (Lavori, Espropri, Interferenze, Spese generali, Altro)

pwc

RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE INDIPENDENTE

Al Consiglio di Amministrazione della
SpA Autovie Venete

Giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile degli allegati prospetti dei dati di spesa (di seguito i "Prospetti") della SpA Autovie Venete al 30 giugno 2020, predisposti per la determinazione del valore dei cespiti devolvibili ai fini della quantificazione dell'indennizzo da subentro.

A nostro giudizio, i Prospetti della SpA Autovie Venete al 30 giugno 2020 sono stati redatti, in tutti gli aspetti significativi, in conformità ai criteri illustrati nella relazione esplicativa agli stessi.

Elementi alla base del giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile in conformità ai principi di revisione internazionali (ISAs). Le nostre responsabilità ai sensi di tali principi sono ulteriormente descritte nella sezione *Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile dei Prospetti* della presente relazione. Siamo indipendenti rispetto alla Società in conformità alle norme e ai principi in materia di etica e di indipendenza del Code of Ethics for Professional Accountants (IESBA Code) emesso dall'International Ethics Standards Board for Accountants applicabili alla revisione contabile dei Prospetti. Riteniamo di aver acquisito elementi probativi sufficienti ed appropriati su cui basare il nostro giudizio.

Richiamo di informativa – Criteri di redazione e limitazione alla distribuzione ed all'utilizzo

Richiamiamo l'attenzione alla relazione esplicativa ai Prospetti che ne descrive i criteri di redazione. I Prospetti sono stati redatti per la determinazione del valore dei cespiti devolvibili ai fini della quantificazione dell'indennizzo da subentro. Di conseguenza i Prospetti possono non essere adatti per altri scopi. La nostra relazione viene emessa solo per Vostra informazione e non potrà essere utilizzata per altri fini né divulgata a terzi, in tutto o in parte, ad eccezione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, nonchè degli altri Organi Governativi coinvolti nel processo di riaffidamento della concessione. Il nostro giudizio non è espresso con rilievi in relazione a tale aspetto.

Altri aspetti – Principali procedure di verifica svolte

Si evidenzia che la revisione contabile ha comportato tra l'altro lo svolgimento delle seguenti procedure di revisione:

- Verifica della corrispondenza dei valori di contabilità generale con i dati di spesa dei singoli interventi riportati nelle Tabelle 1 dell'Allegato 1);
- Verifica della corrispondenza dei valori di contabilità generale con i dati di spesa annui riferibili ai singoli interventi riportati nella Tabella 2 dell'Allegato 1);
- Verifica della corretta osservanza dei limiti di ammissibilità della spesa per investimenti come descritti nella Relazione esplicativa;
- Verifica della corretta rappresentazione degli importi di spesa ammissibili ai fini regolatori e della quantificazione del valore netto dei cespiti devolvibili riportata nella Tabella 3 dell'Allegato 1).

Responsabilità degli amministratori e del collegio sindacale per i Prospetti

Gli amministratori sono responsabili per la redazione dei Prospetti in conformità ai criteri illustrati nella relazione esplicativa agli stessi e, nei termini previsti dalla legge, per quella parte del controllo interno dagli stessi ritenuta necessaria per consentire la redazione di Prospetti che non contengano 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 dei Prospetti, 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 dei Prospetti 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 dei Prospetti

I nostri obiettivi sono l'acquisizione di una ragionevole sicurezza che i Prospetti non contengano 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 (ISAs) 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 degli utilizzatori prese sulla base dei Prospetti. Nell'ambito della revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISAs), 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 nei Prospetti, 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;
- 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 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 l'appropriatezza dei criteri di redazione utilizzati nonché la ragionevolezza delle stime contabili effettuate dagli amministratori, inclusa la relativa informativa.

Abbiamo comunicato ai responsabili delle attività di *governance*, 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.

Udine, 20 ottobre 2020

PricewaterhouseCoopers SpA

Maria Cristina Landro
(Revisore legale)

AUTOVIE VENETE

Determinazione del valore dei cespiti devolvibili ai fini della quantificazione dell'indennizzo da subentro.

Relazione esplicativa ai prospetti dei dati di spesa

Aggiornamento al 30/06/2020

Sommario

1.1 Premessa 2

1.2 Modalità di compilazione delle tabelle MIT 2

1.3 Applicazione dei criteri: risultati a seguito dell'aggiornamento degli importi contabilizzati al 30/06/2020 3

1.4 Descrizione delle modalità di compilazione della Tabella 1 al 31/12/2019 3

1.5 Descrizione delle modalità di compilazione delle Tabelle 2 e 3 al 31/12/2019 6

1.6 Tabelle 1, 2 e 3: aggiornamento al 30/06/2020 8

1.7 Descrizione dei conteggi per le Opere non commissariate: aggiornamento al 30/06/2020 8

1.7.1 P. 126 - Centro Servizi e Magazzino Ricovero Automezzi di Porcia. Lett. Art.2 comma 2 - lettera k - Codice SVCA 003 - 002 - A028 - 01 - K005 – 01 8

1.7.2 P. 121 - Piano di Risanamento Acustico: Barriere Fonoassorbenti Duino Aurisina. Lett. Art.2 comma 2 - lettera i1e - Codice SVCA 003 - 002 - A004 - 05 - I005 – 01. 9

1.7.3 P. 91 - Razionalizzazione Spazi Nuova Palazzina Centro Servizi di Palmanova. Lett. Art.2 comma 2 - lettera j1 - Codice SVCA 003 - 002 - A004 - 05 - J001 - 01. 10

1.7.4 P. 148 - Sistemazioni esterne C.S. Palmanova. Lett. Art.2 comma 2 - lettera k - Codice SVCA / 10

1.7.5 P. 141 - Lavori di realizzazione del nuovo Centro Operativo Autostradale Veneto. Lett. Art.2 comma 2 - lettera k - Codice SVCA 003 - 002 - A028 - 01 - K008 - 02 11

1.8 Raccordo con il PEF transitorio (unaudited) 11

1.1 Premessa

Con la "Relazione esplicativa ai prospetti dei dati di spesa" inviata al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (di seguito anche "MIT") in data 18 settembre 2020, corredata dalla Relazione di certificazione della Società di revisione del 15 settembre 2020, sono state fornite le evidenze a tutto il 31/12/2019 in merito alla determinazione del valore dei cespiti devolvibili ai fini della quantificazione dell'indennizzo da subentro.

Con il presente documento si provvede ad aggiornare le informazioni contabili al 30/06/2020 e, se del caso, ad evidenziare le modifiche nell'importo non ammissibile a riconoscimento per effetto del ricalcolo dei criteri applicati.

Si segnala che nel caso di opere non commissariate la relazione descrive le variazioni esclusivamente di quelle con movimenti contabili nel periodo di aggiornamento e limitatamente alle voci di spesa mutate (vedi paragrafo 1.4) mentre nel caso di opere commissariate, il decreto commissariale n. 433 del 16 settembre 2020 già attestava – oltre alla contabilizzazione al 31/12/2019 – anche l'investimento al 30 giugno 2020.

Si conferma che le logiche di calcolo e di rappresentazione sono le medesime già esplicitate nella "Relazione esplicativa ai prospetti dei dati di spesa" sopra citata. Per una maggiore leggibilità e completezza del documento i paragrafi 1.2.1, 1.2.2, 1.4 e 1.5 della presente relazione ripropongono – eventualmente aggiornando alcuni riferimenti – i paragrafi, 1.1.3.1, 1.1.3.2, 1.2 e 1.3 della "Relazione esplicativa ai prospetti dei dati di spesa" inviata al "MIT" in data 18 settembre 2020, che riportano i principi di redazione delle tabelle.

1.2 Modalità di compilazione delle tabelle MIT

1.2.1 Premessa

Per le opere elencate nel Piano Finanziario allegato al II atto aggiuntivo (che abbiano maturato importi successivamente al 30/06/2014) **non attratte alla competenza commissariale** vengono compilate le tabelle 1, 2, 3 allegate alla comunicazione del MIT prot. 0003423 di data 05/02/2020 assumendo come prima data di contabilizzazione il 30/06/2014, con importi eventualmente rettificati per quanto detto al paragrafo precedente in merito alle variazioni regolatorie al CIN iniziale[1]. Le opere chiuse a tale data e senza successiva maturazione di importi vengono rappresentate per le quadrature complessive solo nelle tabelle 2 e 3 (vedi paragrafo 1.5).

Per le **opere commissariate**, ai fini di una quadratura complessiva, oltre alla compilazione delle tabelle 2 e 3, viene compilata la tabella 1 nella sola riga di "Totale Lavori + Somme a Disposizione" senza dettagli ulteriori (si veda allegato "1) Tabelle MIT 1, 2, 3 aggiornamento al 30/06/2020").

1.2.2 Dettaglio delle regole di confronto

Nella successiva figura 1 vengono sinteticamente descritte le regole di confronto applicate ad ogni voce di quadro economico per la compilazione della tabella 1 allegata alla comunicazione MIT prot. 0003423 di data 05/02/2020.

Per una descrizione più esaustiva delle logiche generali di compilazione riga per riga e colonna per colonna si rimanda al paragrafo 1.4.

[1] Questo approccio ha richiesto l'integrazione delle tabelle con l'aggiunta di una colonna utilizzata per evidenziare le variazioni regolatorie iniziali confermate dalla Società e ricondotte alle singole opere e alle singole voci di Quadro Economico. Per il calcolo degli importi non ammissibili a remunerazione sono state aggiunte anche delle celle in calce alla tabella per rappresentare il dato risultante dall'applicazione dei criteri e gli importi derivanti dalle variazioni regolatorie iniziali (vedi figura 3).

Si ricorda che, in termini di Quadro Economico di riferimento, è stato assunto l'ultimo Quadro Economico approvato dal Concedente.

REGOLE DI CONFRONTO	CODICE	DESCRIZIONE
VOCE CONSUNTIVATA TOTALMENTE ENTRO IL 30/06/2014	1	La spesa registrata è stata sostenuta totalmente entro il 30/06/2014.
VOCE CONSUNTIVATA PARZIALMENTE ENTRO IL 30/06/2014	2	La spesa registrata è stata solo parzialmente sostenuta entro il 30/06/2014.
ATTIVITA' COPERTA DA CERTIFICATO DI COLLAUDO NEI RAPPORTI TRA AAVV E ANAS/MIT	3	La spesa sostenuta è stata riconosciuta dal certificato di collaudo nei rapporti tra la Concessionaria e il Concedente.
ATTIVITA' COPERTA DA CERTIFICATO DI REGOLARE ESECUZIONE SOTTOSCRITTO ANCHE DA ANAS/MIT	4	La spesa sostenuta è stata riconosciuta dal certificato di regolare esecuzione sottoscritto dal Concessionario, dal Concedente e dall'Impresa coinvolta.
L'IMPORTO TROVA TOTALMENTE CAPIENZA NELLA VOCE SPECIFICA PREVISTA NELL'ULTIMO Q.E. APPROVATO	5	La spesa sostenuta trova totalmente copertura nella voce specifica prevista nell'ultimo quadro economico approvato dal M.I.T./ANAS.
L'IMPORTO TROVA PARZIALMENTE CAPIENZA NELLA VOCE SPECIFICA PREVISTA NELL'ULTIMO Q.E. APPROVATO	6	La spesa sostenuta trova solo parzialmente copertura nella voce specifica prevista nell'ultimo quadro economico approvato dal M.I.T./ANAS.
IMPORTO NON COPERTO	7	La spesa sostenuta non trova coperture in alcuna voce specifica dell'ultimo quadro economico approvato dal M.I.T./ANAS.
ATTIVITA' COPERTA DA STATO AVANZAMENTO LAVORI INTERNO (SIL)	8	La spesa sostenuta è stata certificata da uno Stato Avanzamento Lavori Interno (S.I.L.) in quanto il lavoro non si è ancora concluso.

Figura 1 – Descrizione delle regole di confronto applicate per l'ammissibilità della spesa

1.3 Applicazione dei criteri: risultati a seguito dell'aggiornamento degli importi contabilizzati al 30/06/2020

Nella successiva figura 2 vengono riepilogati gli importi che risulterebbero non ammessi a riconoscimento a seconda del criterio applicato a tutte le opere del Piano Economico Finanziario a seguito dell'aggiornamento dell'orizzonte di contabilizzazione al 30/06/2020: in particolare è stata inserita una colonna indicante il differenziale aggiuntivo da sommare ai precedenti conteggi al 31/12/2019.

Criterio Applicato	Importo non ammissibile a riconoscimento: differenze di QE da applicazione criteri (dati al 31/12/2019)	Importo non ammissibile a riconoscimento: differenze di QE da applicazione criteri (variazione per aggiornamento al 30/06/2020)	Importo non ammissibile a riconoscimento: ulteriore differenziale da variazioni regolatorie al CIN iniziale	Totale investimenti non ammissibili
Quadro Economico Totale	565.723,54 €	35.498,17 €	199.973,00 €	**801.194,71 €**
2 Macro voci (Lavori e Somme a Disposizione)	568.376,21 €	35.498,17 €	199.973,00 €	**803.847,38 €**
5 Macro categorie (Lavori, Espropri, Interferenze, Spese generali, Altre somme a disposizione)	749.135,08 €	35.498,17 €	199.973,00 €	**984.606,25 €**

Figura 2 – Riepilogo importi non ammissibili per criterio di applicazione: aggiornamento al 30/06/2020.

1.4 Descrizione delle modalità di compilazione della Tabella 1 al 31/12/2019

Con riferimento alla tabella 1 allegata alla comunicazione MIT del 05/02/2020 (vedi Figura 3 a pagina 7 e i relativi riferimenti di riga e colonna) contenente il dettaglio dei singoli interventi, sono state adottate le seguenti modalità di compilazione:

- Nelle colonne "Tipo spesa" (rif. a) e "Importi approvati" (rif. b) vengono riportate le descrizioni e gli importi così come risultanti dall'ultimo quadro economico approvato dall'Ente Concedente.
- Nelle colonne "Voci 5 macro-categorie" (rif. c) e "Importi approvati 5 macro-categorie" (rif. d) le descrizioni e gli importi dell'ultimo quadro economico approvato dall'Ente Concedente vengono raggruppati sulla base delle 5 macro-categorie (Lavori - Espropri - Interferenze - Spese Generali - Altro) indicate tra i criteri di calcolo del valore di subentro come da comunicazione del MIT n. 0003423 del 05/02/2020.

- Le successive colonne individuano le seguenti tipologie di contabilizzazione:
  - Importo Certificato di Collaudo (rif. j) (vengono riportati gli importi attestati da certificato di collaudo se posteriore al 30/06/2014).
  - Importo CRE/MIT - S.I.L. (rif. k) (vengono riportati gli importi attestati da un certificato di regolare esecuzione sottoscritto anche dal MIT o, nel caso di attività non ancora conclusa al 31/12/2019, gli importi risultanti da uno Stato Avanzamento Lavori Interno (S.I.L.)).
  - Importo Altra Certificazione (rif. r) (vengono evidenziati eventuali importi con altra certificazione).
  - Contabilizzato al 30/06/2014 (rif. i) (esplicita l'importo contabilizzato al 30/06/2014).
  - Contabilizzato al 31/03/2017 (rif. s) (esplicita la progressione di spesa alla data corrispondente che individua la scadenza della Concessione).
  - Contabilizzato al 30/06/2019 (rif. t) (esplicita la progressione di spesa alla data corrispondente).
  - Contabilizzato al 31/12/2019 (rif. m) (esplicita il dato all'ultimo bilancio disponibile).

  Per ciascuna tipologia di cui sopra viene indicato il corrispondente importo consuntivato articolato nelle 2 voci tipiche di quadro (Lavori e Somme a disposizione) e anche nelle 5 macro-categorie (Lavori - Espropri - Interferenze - Spese Generali - Altro).

- Nelle colonne "differenze rispetto Q.E. totale" (rif. e), "differenze rispetto Q.E. 2 macro-voci" (rif. q) e "differenze rispetto Q.E. 5 macro-categorie" (rif. f) sono riportati gli scostamenti delle spese sostenute nel caso di confronto rispetto al quadro economico totale, nel caso di confronto rispetto alle 2 macro-voci dei Q.E. (Lavori e Somme a Disposizione) e nel caso di confronto rispetto alle 5 macro-categorie secondo le seguenti regole:

  - all'interno della voce "Lavori" (riga rif. g), per i lavori principali (riga rif. h) l'importo considerato riconosciuto è:
    - quello contabilizzato al 30/06/2014 (colonna rif. i) se l'attività risulta conclusa a tale data;
    - quello riportato nel certificato di collaudo nei rapporti tra Concedente e Concessionario (colonna rif. j) se l'attività si è conclusa tra il 01/07/2014 e il 31/12/2019;
    - quello certificato da uno Stato Avanzamento Lavori Interno (S.I.L.) (colonna rif. k) se l'attività non risulta ancora conclusa al 31/12/2019.

    In tutti i casi di cui ai 3 punti elenco precedenti, le eventuali differenze positive (risparmi) tra l'importo di Q.E. approvato e l'importo considerato riconosciuto al 31/12/2019 (importo contabilizzato al 30/06/2014 oppure importo da certificato di collaudo oppure importo certificato da un S.I.L.) non vengono conteggiate ed evidenziate nella colonna "differenze rispetto Q.E. totale" (rif. e), nella colonna "differenze rispetto Q.E. 2 macro-voci" (rif. q) e nella colonna "differenze rispetto Q.E. 5 macro-categorie" (rif. f) e non sono disponibili per eventuali compensazioni.

  - sempre all'interno della voce "Lavori", per tutte le voci diverse dai lavori principali (riga rif. l) l'importo considerato riconosciuto è:
    - quello contabilizzato al 30/06/2014 (colonna rif. i) se l'attività risulta conclusa a tale data;
    - quello riportato nel certificato di collaudo (colonna rif. j) o nel certificato di regolare esecuzione (colonna rif. k) sottoscritto anche dal Concedente o in altra certificazione (colonna rif. r) se l'attività si è conclusa tra il 01/07/2014 e il 31/12/2019;
    - quello consuntivato al 31/12/2019 (colonna rif. m) se coperto dal quadro economico di riferimento (colonna rif. b) oppure dalla macro-categoria "Lavori" (colonna rif. d) considerata al netto dei lavori principali.

    In tutti i casi, le eventuali differenze (positive o negative) tra l'importo di Q.E. approvato e l'importo considerato riconosciuto al 31/12/2019 (importo contabilizzato al 30/06/2014 oppure

importo da certificato sottoscritto anche dal Concedente oppure importo certificato da un S.I.L. o da altra certificazione) vengono conteggiate ed evidenziate nella colonna "differenze rispetto Q.E. totale" (rif. e) e nella colonna “differenze rispetto Q.E. 2 macro-voci” (rif. q) e rese disponibili per eventuali compensazioni. Nel caso di criterio a 5 macro-categorie il differenziale se positivo non viene rappresentato nella colonna "differenze rispetto Q.E. 5 macro-categorie" (rif. f) e non è disponibile per compensazioni, mentre se negativo costituisce importo non ammissibile a riconoscimento.

- per quanto riguarda le voci di spesa ricomprese nella categoria "Somme a disposizione" (riga rif. n), l'importo considerato riconosciuto per singola macro categoria è:
  - quello contabilizzato al 30/06/2014 (colonna rif. i) se l'attività risulta conclusa a tale data;
  - quello consuntivato al 31/12/2019 (colonna rif. m) se coperto dalla relativa voce di spesa approvata.

  In entrambi i casi, le eventuali differenze per singola macro categoria (positive o negative) tra l’importo di Q.E. approvato e l'importo considerato riconosciuto al 31/12/2019 (importo contabilizzato al 30/06/2014 oppure importo del quadro economico di riferimento/macro-categoria di riferimento) vengono conteggiate ed evidenziate nella colonna "differenze rispetto Q.E. totale" (rif. e) e nella colonna “differenze rispetto Q.E. 2 macro-voci” (rif. q) e rese disponibili per eventuali compensazioni. Nel caso di criterio a 5 macro-categorie il differenziale se positivo non viene rappresentato nella colonna "differenze rispetto Q.E. 5 macro-categorie" (rif. f) e non è disponibile per compensazioni, mentre se negativo costituisce importo non ammissibile a riconoscimento.

Da quanto detto ai punti elenco precedenti deriva che il parametro di confronto per il calcolo degli investimenti non ammissibili rispetto all’importo contabilizzato al 31/12/2019 è costituito dall’importo dell’ultimo quadro economico approvato eventualmente integrato dai maggiori importi già riconosciuti al 30/06/2014 e/o dagli importi certificati dal Concedente (collaudo, regolare esecuzione o altra certificazione).

- Nella colonna “Variazioni Regolatorie al CIN iniziale” (rif. u) – al fine del raccordo con il CIN iniziale del PEF vigente e in modo da tenere in considerazione anche tali variazioni nei conteggi – vengono rappresentate per ciascuna voce di quadro gli importi che a tutto il 30/06/2014 erano sospesi da SVCA e/o gli importi non presentati a remunerazione dalla Società; si evidenzia che gli importi qui riportati sono solo quelli che la Società ritiene di confermare e condividere come investimenti non ammissibili. Si rinvia al paragrafo 1.4 della “Relazione esplicativa ai prospetti dei dati di spesa” inviata al “MIT” in data 18 settembre 2020 per un’analisi più approfondita che – movimento per movimento – fornisce il supporto per contro dedurre le motivazioni addotte dal MIT per la sospensione, posto che per gli importi non presentati a remunerazione l’eventuale successiva presentazione ed approvazione del progetto da parte del Concedente ne valida l’ammissibilità.

- Nella colonna "Codice regola di confronto" (rif. o) vengono esplicitate le regole utilizzate per certificare la copertura o la mancata copertura della spesa sostenuta per ogni singola voce di spesa; per l'elenco e la descrizione delle regole di confronto si rimanda alla tabella riepilogativa di figura 1.

- Nella colonna "rif. allegati" (rif. p) sono riportati i codici di archiviazione che consentono di abbinare alle voci del quadro economico i documenti contabili attestanti la spesa sostenuta.

- Nella colonna “Note” viene sinteticamente commentato la regola applicata per ciascuna voce di quadro di spesa.

- In calce alla tabella, in coincidenza con le colonne che riportano le risultanze dell'applicazione dei 3 criteri, sono state aggiunte delle celle di riepilogo delle variazioni regolatorie al CIN iniziale confermate dalla Società (rif. v) che devono essere sommate come importi non riconoscibili ai differenziali ottenuti dai 3 criteri, in modo da ottenere il totale complessivo non ammissibile a valore di subentro (rif. z).

1.5 Descrizione delle modalità di compilazione delle Tabelle 2 e 3 al 31/12/2019

La tabella 3 del MIT – vedi figure da 44 a 46 in allegato "1) Tabelle MIT 1, 2, 3" inviato in data 18 settembre 2020 – viene proposta nelle tre varianti determinate dall'applicazione del criterio con i conteggi rispetto al Q.E. totale, rispetto all'aggregazione in 2 macro-voci (Lavori e Somme a Disposizione) e in 5 macro-categorie (Lavori - Espropri - Interferenze - Spese Generali - Altro). A tale proposito è stata inserita una colonna ad hoc per l'esplicitazione delle eccedenze di quadro per singola opera calcolate secondo i 3 criteri, una che esplicita le ulteriori variazioni regolatorie da CIN iniziale confermate dalla Società e una che riporta l'importo contabilizzato al 31/12/2019 al netto delle eccedenze citate, mentre non sono state compilate per mancanza di elementi fondanti le colonne che attribuiscono l'eventuale mancato riconoscimento/sospensione alle motivazioni tecniche/contabili.

La tabella 2 del MIT – vedi figura 43 in allegato "1) Tabelle MIT 1, 2, 3" inviato in data 18 settembre 2020 – viene viceversa proposta in modo univoco, lasciando non compilate le colonne delle variazioni regolatorie e dell'importo riconosciuto, variazioni che sono invece esplicitate nella tabella 3 nelle 3 varianti descritte al paragrafo precedente. In fondo alla tabella, si è ritenuto opportuno aggiungere alcune righe di ausilio alle quadrature contabili del Valore Netto da bilancio dei beni devolvibili e del Capitale Investito Netto come risultante da richieste di incremento tariffario (sino al 2019). Nelle tabelle 2 e 3 oltre alle opere Autovie non commissariate sono riportate anche le Opere attratte alla competenza del Commissario Delegato ai fini della quadratura degli schemi con gli importi risultanti dalla contabilità generale.

Da ultimo, si ricorda che la rappresentazione delle opere nell'articolazione per gli aggregati *"Opere chiuse, opere in ultimazione, opere approvate/in approvazione - con lavori da avviare, opere con lavori in corso, opere da iniziare"* è quella che risulta nel Piano Economico Finanziario vigente.

AUTOVIE VENETE

Lett. Art.2 comma 2 - lettera .... - "P. ...." - Codice SIVCA .....

Decreto di Approvazione Progetto Definitivo	Protocollo	Data
	\	\
Decreto di Approvazione Progetto Esecutivo	Protocollo	Data
	\	\
Decreto di Approvazione Perizia di Variante	Protocollo	Data
	\	\

Tipo di Spesa (a)	Importi approvati (b)	Voci 5 macro-categorie (c)	Importi approvati 5 macro-categorie (d)	Importo Certificato di Collaudo (j)	Importo CRE/MIT - S.I.L. (k)	Importo Altra Certificazione (r)	Contabilizzato al 30/06/2014 (i)	Contabilizzato al 31/03/2017 (s)	Contabilizzato al 30/06/2019 (t)	Contabilizzato al 31/12/2019 (m)	Note	differenze rispetto Q.E. totale (e)	differenze rispetto Q.E. 2 macro-voci (q)	differenze rispetto Q.E. 5 macro-voci (f)	variazioni regolatorie ai CIN iniziale (u)	CODICE CRITERIO (o)	rif. allegati (p)
Lavori (g)	**0,00**		**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**			**0,00**				
(h) Lavori principali	0,00	LAVORI	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		0,00	0,00	0,00	0,00	1	1
(i) Accordo bonario	0,00			0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		0,00	0,00	0,00	0,00	2	2
(l) Lavori complementari	0,00			0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		0,00	0,00	0,00	0,00	3	3
Somme a disposizione (n)																	
Forniture	0,00	ALTRO	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		0,00	0,00	0,00	0,00	4	4
Interferenze	0,00	INTERFERENZE	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		0,00	0,00	0,00	0,00	5	5
Espropriazioni	0,00	ESPROPRI	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		0,00	0,00	0,00	0,00	6	6
Spese generali	0,00	SPESE GENERALI	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		0,00	0,00	0,00	0,00	7	7
Totale	**0,00**		**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**			**0,00**				
Totale Lavori + Somme a Disposizione	-		-	-	-	-	-	-	-	-		-	-	-	-		

Variazioni Regolatorie	
Importo ammesso ai fini regolatori	

Ulteriori differenziali: da variazioni regolatorie CIN iniziale accettate (v)	**0,00**	**0,00**	**0,00**
Totale differenziale (incluso variazioni CIN) (z)	**0,00**	**0,00**	**0,00**

(1) Dovrà essere inserita una riga per ogni voce di Quadro Economico

Figura 3 – Schema di compilazione della tabella 1 MIT

1.6 Tabelle 1, 2 e 3: aggiornamento al 30/06/2020

Le tabelle 1, 2 e 3 già inviate in data 18 settembre 2020 vengono modificate come segue:

- nelle tabelle 1 viene aggiunta una colonna "Contabilizzato al 30/06/2020" a fianco della colonna "Contabilizzato al 31/12/2019", un tanto sia per le opere non commissariate, i cui movimenti contabili del periodo vengono articolati per voce di Quadro Economico, sia per le opere commissariate per le quali viene compilata la sola riga di "Totale Lavori + Somme a Disposizione" con le risultanze dei movimenti contabili registrati nel primo semestre 2020;
- sempre nelle tabelle 1, per le opere con movimenti contabili ricadenti nel periodo di aggiornamento sono stati ricalcolati – per singola voce di quadro economico e per le sole opere non commissariate – sia gli importi dei differenziali nei 3 criteri (Q.E. totale, Q.E. 2 macro-voci, Q.E. 5 macro-categorie) sia, ove necessario, anche la riga "Totale differenziale (incluso variazioni CIN)";
- nella tabella 2 è stata aggiunta la colonna "Speso al 1° SEMESTRE 2020" ed è stata aggiornata la colonna con il "CONTABILIZZATO A TUTTO IL 30/06/2020"; si segnala che nel semestre sono maturati anche 344.213,01 Euro ascrivibili all'autostrada storica per la definizione di un esproprio relativo alla realizzazione del lotto 26 del tronco Fontanafredda – Sacile Ovest del prolungamento dell'autostrada A28 da Pordenone a Conegliano – opera già chiusa nella Convenzione Unica del 2007 – e che in calce al prospetto, in coincidenza con la colonna "CONTABILIZZATO A TUTTO IL 30/06/2020", è stato riportato il valore del Capitale Investito Netto contabilizzato alla medesima data;
- nelle tabelle 3 sono state aggiornate unicamente - per effetto delle movimentazioni del periodo - le colonne relative all'applicazione dei 3 criteri (Q.E. totale, Q.E. 2 macro-voci, Q.E. 5 macro-categorie) e la colonna "CONTABILIZZATO A TUTTO IL 30/06/2020 AL NETTO IMPORTI NON RICONOSCIBILI".

Viceversa, nulla è mutato nei criteri di compilazione che sono i medesimi già illustrati nella "Relazione esplicativa ai prospetti dei dati di spesa" già inviata in data 18 settembre 2020 con i valori al 31/12/2019.

1.7 Descrizione dei conteggi per le Opere non commissariate: aggiornamento al 30/06/2020

Il presente paragrafo aggiorna quanto descritto nella "Relazione esplicativa ai prospetti dei dati di spesa" inviati al MIT il 18 settembre 2020 limitatamente alle seguenti opere per le quali è stata registrata una movimentazione contabile tra il 01/01/2020 e il 30/06/2020:

- P. 126 - Centro Servizi e Magazzino Ricovero Automezzi di Porcia. Lett. Art.2 comma 2 - lettera k - Codice SVCA 003 - 002 - A028 - 01 - K005 – 01;
- P. 121 - Piano di Risanamento Acustico: Barriere Fonoassorbenti Duino Aurisina. Lett. Art.2 comma 2 - lettera i1e - Codice SVCA 003 - 002 - A004 - 05 - I005 – 01;
- P. 91 - Razionalizzazione Spazi Nuova Palazzina Centro Servizi di Palmanova. Lett. Art.2 comma 2 - lettera j1 - Codice SVCA 003 - 002 - A004 - 05 - J001 – 01;
- P. 148 - Sistemazioni esterne C.S. Palmanova. Lett. Art.2 comma 2 - lettera k - Codice SVCA /.

È stata inoltre inserita la descrizione dell'opera "P.141 - Lavori di realizzazione del nuovo Centro Operativo Autostradale Veneto" in virtù dell'intercorso decreto di approvazione del Concedente nel mese di gennaio 2020, ancorché l'opera non abbia registrato al 30 giugno 2020 alcuna movimentazione contabile.

1.7.1 P. 126 - Centro Servizi e Magazzino Ricovero Automezzi di Porcia. Lett. Art.2 comma 2 - lettera k - Codice SVCA 003 - 002 - A028 - 01 - K005 – 01

Di seguito si fornisce evidenza delle sole variazioni intervenute tra il 01/01/2020 e il 30/06/2020 (vedi figura 1 dell'allegato "1) Tabelle MIT 1, 2, 3 – Aggiornamento al 30/06/2020").

1.7.1.1 LAVORI

Lavori principali

La spesa sostenuta al 30/06/2020 risulta incrementata di 16.131,19 Euro rispetto al dato al 31/12/2019 e approvata dal certificato di collaudo emesso in data 31 gennaio 2020: non si rilevano pertanto modifiche nei differenziali né nel caso di calcolo rispetto al Q.E. totale, né rispetto all'aggregazione in 2 macro-voci (Lavori e Somme a Disposizione) e in 5 macro-categorie.

1.7.1.2 SOMME A DISPOSIZIONE

Spese tecniche generali – Spese tecniche e generali per rev. progettuali

La spesa sostenuta per tali voci di quadro delle somme a disposizione – riaggregate secondo il criterio a 5 macro-categorie all'interno della categoria "spese generali" – risulta al 30/06/2020 incrementata di 7.934,01 Euro rispetto al dato al 31/12/2019 e tale incremento non trova capienza nella voce specifica prevista nell'ultimo quadro economico approvato dal MIT/ANAS. Pertanto, tale importo viene rappresentato e conteggiato sia nel calcolo a Q.E. totale, sia nel calcolo con aggregazione in 2 o 5 macro-voci/categorie e costituisce un importo incrementale non ammissibile a riconoscimento.

1.7.1.3 AGGIORNAMENTO DEL CALCOLO DEGLI IMPORTI NON RICONOSCIUTI

Per effetto di quanto detto al paragrafo precedente la riga di "Totale differenziale (incluso variazioni CIN)" a seconda del criterio utilizzato, evidenzia l'importo complessivamente non ammesso a riconoscimento a seguito dell'aggiornamento del contabilizzato al 30 giugno 2020, che nel caso specifico è sintetizzabile come:

- criterio a QE totale: l'importo non riconosciuto si incrementa a 141.647,34 Euro;
- criterio a 2 macro-voci: l'importo non riconosciuto si incrementa a 144.300,01 Euro;
- criterio a 5 macro-categorie: l'importo non riconosciuto si incrementa a 194.920,54 Euro.

1.7.2 P. 121 - Piano di Risanamento Acustico: Barriere Fonoassorbenti Duino Aurisina. Lett. Art.2 comma 2 - lettera i1e - Codice SVCA 003 - 002 - A004 - 05 - I005 – 01.

Di seguito si fornisce evidenza delle sole variazioni intervenute tra il 01/01/2020 e il 30/06/2020 (vedi figura 13 dell'allegato "1) Tabelle MIT 1, 2, 3 – Aggiornamento al 30/06/2020").

1.7.2.1 LAVORI

Lavori principali

La spesa sostenuta al 30/06/2020 risulta incrementata di 983.298,79 Euro rispetto al dato al 31/12/2019 ed è certificata da uno stato di avanzamento lavori interno (S.I.L.), in quanto lo Stato Finale dei Lavori è in corso di predisposizione: l'importo trova totalmente copertura nella voce specifica prevista nell'ultimo quadro economico approvato dal MIT/ANAS. Il differenziale positivo residuo rispetto al Q.E. approvato non viene evidenziato e conteggiato né nel caso di calcolo rispetto al Q.E. totale, né rispetto all'aggregazione in 2 macro-voci (Lavori e Somme a Disposizione) e in 5 macro-categorie: tali risparmi non vengono quindi resi disponibili per eventuali compensazioni con altre voci.

1.7.2.2 SOMME A DISPOSIZIONE

Prove materiali a carico dell'amministrazione - Imprevisti - Spese per commissioni aggiudicatrici

La spesa sostenuta per tali voci di quadro delle somme a disposizione – riaggregate secondo il criterio a 5 macro-categorie all'interno della categoria "Altro" – risulta al 30/06/2020 incrementata di 2.130,91 Euro rispetto al dato al 31/12/2019: tale incremento trova totalmente copertura nella voce specifica prevista nell'ultimo quadro economico approvato dal MIT/ANAS. Il differenziale positivo rispetto al Q.E. approvato ne risulta decrementato in pari misura e viene evidenziato e conteggiato nel caso di calcolo rispetto al Q.E. totale (compensazione con altre voci), mentre nel caso di calcolo con aggregazione in 2 macro-voci (Lavori e Somme a Disposizione) viene rappresentato e conteggiato nella macro voce

"Somme a Disposizione". L'importo non viene evidenziato e conteggiato nel caso di calcolo in 5 macro-categorie non risultando comunque disponibile per compensare le altre 4 macro categorie.

Spese generali tecniche

La spesa sostenuta per tale voce di quadro delle somme a disposizione – riaggregate secondo il criterio a 5 macro-categorie all'interno della categoria "spese generali" – risulta al 30/06/2020 incrementata di 2.750,00 Euro rispetto al dato al 31/12/2019: tale incremento trova totalmente copertura nella voce specifica prevista nell'ultimo quadro economico approvato dal MIT/ANAS. Il differenziale positivo rispetto al Q.E. approvato ne risulta decrementato in pari misura e viene evidenziato e conteggiato nel caso di calcolo rispetto al Q.E. totale (compensazione con altre voci), mentre nel caso di calcolo con aggregazione in 2 macro-voci (Lavori e Somme a Disposizione) viene rappresentato e conteggiato nella macro voce "Somme a Disposizione". L'importo non viene evidenziato e conteggiato nel caso di calcolo in 5 macro-categorie non risultando comunque disponibile per compensare le altre 4 macro categorie.

1.7.2.3 AGGIORNAMENTO DEL CALCOLO DEGLI IMPORTI NON RICONOSCIUTI

Per effetto di quanto detto al paragrafo precedente la riga di "Totale differenziale (incluso variazioni CIN)" a seconda del criterio utilizzato, evidenzia l'importo complessivamente non ammesso a riconoscimento a seguito dell'aggiornamento del contabilizzato al 30 giugno 2020: nel caso specifico non si rilevano importi non ammissibili applicando qualsiasi criterio.

1.7.3 P. 91 - Razionalizzazione Spazi Nuova Palazzina Centro Servizi di Palmanova. Lett. Art.2 comma 2 - lettera j1 - Codice SVCA 003 - 002 - A004 - 05 - J001 - 01.

Di seguito si fornisce evidenza delle sole variazioni intervenute tra il 01/01/2020 e il 30/06/2020 (vedi figura 15 dell'allegato "1) Tabelle MIT 1, 2, 3 – Aggiornamento al 30/06/2020").

1.7.3.1 SOMME A DISPOSIZIONE

Spese generali

La spesa sostenuta al 30/06/2020 risulta incrementata di 3.014,00 Euro rispetto al dato al 31/12/2019 e tale investimento aggiuntivo non trova capienza nella voce specifica prevista nell'ultimo quadro economico approvato dal MIT/ANAS. Pertanto, tale importo viene rappresentato e conteggiato sia nel calcolo a Q.E. totale, sia nel calcolo con aggregazione in 2 o 5 macro-voci/categorie/categorie e costituisce un importo incrementale non ammissibile a riconoscimento.

1.7.3.2 AGGIORNAMENTO DEL CALCOLO DEGLI IMPORTI NON RICONOSCIUTI

Per effetto di quanto detto al paragrafo precedente la riga di "Totale differenziale (incluso variazioni CIN)" a seconda del criterio utilizzato, evidenzia l'importo complessivamente non ammesso a riconoscimento a seguito dell'aggiornamento del contabilizzato al 30 giugno 2020, che nel caso specifico è sintetizzabile come:

- criterio a QE totale e a 2 macro-voci: l'importo non riconosciuto si incrementa a 474.788,14 Euro;
- criterio a 5 macro-categorie: l'importo non riconosciuto si incrementa a 525.431,21 Euro.

1.7.4 P. 148 - Sistemazioni esterne C.S. Palmanova. Lett. Art.2 comma 2 - lettera k - Codice SVCA /

Di seguito si fornisce evidenza delle sole variazioni intervenute tra il 01/01/2020 e il 30/06/2020 (vedi figura 23 dell'allegato "1) Tabelle MIT 1, 2, 3 – Aggiornamento al 30/06/2020").

1.7.4.1 SOMME A DISPOSIZIONE

Spese generali

La spesa sostenuta al 30/06/2020 risulta incrementata di 24.550,16 Euro rispetto al dato al 31/12/2019: non essendoci ancora un Quadro Economico di riferimento approvato dal MIT/ANAS il costo sostenuto

viene evidenziato e conteggiato sia nel calcolo a Q.E. totale, sia nel calcolo con aggregazione in 2 o 5 macro-voci/categorie e costituisce un importo incrementale non ammissibile a riconoscimento.

1.7.4.2 AGGIORNAMENTO DEL CALCOLO DEGLI IMPORTI NON RICONOSCIUTI

Per effetto di quanto detto al paragrafo precedente la riga di "Totale differenziale (incluso variazioni CIN)" a seconda del criterio utilizzato, evidenzia l'importo complessivamente non ammesso a riconoscimento a seguito dell'aggiornamento del contabilizzato al 30 giugno 2020, che nel caso specifico - sia nel calcolo a Q.E. totale, sia nel calcolo con aggregazione in 2 o 5 macro-voci/categorie - è sempre pari a 42.128,43 Euro.

1.7.5 P. 141 - Lavori di realizzazione del nuovo Centro Operativo Autostradale Veneto. Lett. Art.2 comma 2 - lettera k - Codice SVCA 003 - 002 - A028 - 01 - K008 - 02

Le informazioni relativamente a quest'opera sono rappresentate in figura 25 dell'allegato "1) Tabelle MIT 1, 2, 3 - Aggiornamento al 30/06/2020".

Il Progetto Esecutivo dell'opera è stato approvato con Decreto del Concedente M_INF-SVCA-0001383 del 17/01/2020. Si ricorda che l'impegno economico per la realizzazione dell'opera verrà sostenuto pro-quota dalle concessionarie Brescia-Verona-Vicenza-Padova Spa, Autostrade per l'Italia Spa, Concessioni Autostradali Venete Spa e Autovie Venete Spa: gli importi rappresentati si riferiscono pertanto alla quota di competenza della Società pari al 16,55% del quadro economico complessivo.

Di seguito si fornisce un dettaglio delle modalità utilizzate per il conteggio dell'importo riconosciuto per le varie voci di Quadro Economico.

1.7.5.1 SOMME A DISPOSIZIONE

Spese generali

Non è stato ancora contabilizzato alcun importo per questa voce. Il differenziale positivo rispetto al Q.E. approvato viene evidenziato e conteggiato nel caso di calcolo rispetto al Q.E. totale (compensazione con altre voci), mentre nel caso di calcolo con aggregazione in 2 macro-voci (Lavori e Somme a Disposizione) viene rappresentato e conteggiato nella macro voce "Somme a Disposizione" ma non reso disponibile per compensare la voce "Lavori". L'importo non viene evidenziato e conteggiato nel caso di calcolo in 5 macro-categorie non risultando comunque disponibile per compensare le altre 4 macro categorie.

1.7.5.2 CALCOLO DEGLI IMPORTI NON RICONOSCIUTI A SEGUITO DELL'APPLICAZIONE DEI 3 CRITERI

Per quanto detto ai paragrafi precedenti non si rilevano importi non ammissibili.

1.8 Raccordo con il PEF transitorio (unaudited)

Con il presente paragrafo si ripropone l'estratto dell'allegato al Piano Economico Finanziario Transitorio - che dava evidenza del suddetto valore stimato al 31/12/2019 - completato con gli importi consuntivi alla medesima data come da bilancio approvato nel mese di aprile 2020 e con i dati risultanti dalla situazione semestrale al 30/06/2020 (vedi figura 4 a pagina seguente).

Rispetto a quanto riportato nella "Relazione esplicativa dei dati di spesa" (inviata in data 18 settembre) - al paragrafo 1.7 nello schema di figura 7 - risulta modificato in diminuzione di Euro 121.007,59 il dato di semestrale 2020 del "Capitale Investito Netto Regolatorio" (voce A dello schema) per effetto dell'adeguamento delle stime di semestrale con i valori effettivamente consolidati.

Nello schema viene evidenziato il totale delle rettifiche composte dalle eccedenze di quadro e dalle rettifiche regolatorie al CIN iniziale applicabili al 31/12/2019 e al 30/06/2020 risultanti dall'utilizzo del criterio a Quadro Economico totale: il dato al 30/06/2020 risulta confermato rispetto a quanto già comunicato.

Si precisa che la Società di revisione ha completato l'analisi dei valori relativi ai beni reversibili non commissariati inclusi nel Capitale Investito Netto Regolatorio al 30/06/2020 rilasciando specifica relazione di attestazione del valore.

S.p.A. AUTOVIE VENETE
Piano Finanziario Regolatorio
Sintesi
€/1.000

		piano transitorio	*consuntivo*	*consuntivo*
		31/12/2019	**31/12/2019**	**30/06/2020**
	Tariffa media ponderata			
	Leggeri	0,05803	0,05803	0,05803
	Pesanti	0,10580	0,10450	0,11210
	Volumi di traffico			
	Veicoli leggeri	875.209,0	949.594,0	425.486,0
	Veicoli pesanti	413.750,0	405.907,0	316.689,0
	arrotondamento*		403,22	259,04
	RICAVI NETTI DA PEDAGGIO	**94.560,0**	**97.115,6**	**59.931,2**
a1	Beni reversibili	1.598.609,9	1.566.079,0	1.616.324,8
a2	Fondo ammortamento finanziario	-856.484,0	-856.483,7	-884.918,2
a3	Contributi in conto impianti	-172.122,0	-172.122,0	-172.122,0
a4	Immobilizzazioni non reversibili nette	12.318,9	9.473,5	9.154,7
a5	Variazioni ai fini regolatori			
A	**Capitale Investito Netto Regolatorio**	**582.322,8**	**546.946,8**	**568.439,4**
b1	WACC Lordo**	6,92%	7,17%	7,17%
B	**Costi di remunerazione del capitale investito**	**17.739,2**	**18.380,1**	**19.608,0**
c1	Ammortamento finanziario (al netto della quota riferita agli oneri finanziari capitalizzati)	26.897,0	26.896,7	28.434,5
c2	Ammortamento tecnico beni non reversibili ed immobilizzazioni immateriali	945,0	1.024,9	1.024,9
C	**Costi di rimborso del capitale investito**	**27.842,0**	**27.921,5**	**29.459,4**
D	**Variazioni ai fini regolatori**			
e1	Costi per il personale [Rigo 2.6 + Rigo 2.12 + Rigo 2.15]	27.647,0	27.805,5	26.110,0
e2	Costi di manutenzione e rinnovi [Rigo 2.7]	7.727,0	6.787,2	8.712,1
e3	Canoni di concessione [Rigo 2.10]	2.964,2	3.014,4	1.914,0
e4	Acquisti di materie prime e beni di consumo [Rigo 2.11.1 + Rigo 2.11.2]	680,0	600,4	688,3
e5	Altri costi amministrativi e generali [Rigo 2.8 + Rigo 2.9 + Rigo 2.11.3 + Rigo 2.13 + Rigo 2.14 + Rigo 2.16 + Rigo 2.17]	11.643,0	10.641,8	6.900,3
e6	Proventi da subconcessioni ed attività collaterali [Rigo 2.2]	-3.474,0	-3.784,6	-2.378,5
e7	Altri proventi [Rigo 2.3 + Rigo 2.4]	-8.146,0	-6.014,2	-3.438,2
E	**Totale costi operativi al netto dei ricavi accessori**	**39.041,2**	**39.050,6**	**38.508,1**
	COSTI AMMESSI A REMUNERAZIONE [B+C+D+E]	**84.622,4**	**85.352,2**	**87.575,5**
	Calcolo della remunerazione non corrisposta [Saldo delle poste figurative]			
	Poste figurative [Differenza tra costi ammessi e ricavi netti da pedaggio	-9.937,5	-11.763,4	27.644,3
	Saldo delle poste figurative	-146.364,4	-148.354,9	-126.029,1
	STIMA VALORE SUBENTRO (A - a4 + Saldo delle poste figurative)	**423.639,5**	**389.118,5**	**433.255,5**
	Totale Rettifiche: eccedenze di quadro e rettifiche regolatorie al CIN iniziale		-765,7	-801,2
	VALORE DI SUBENTRO		**388.352,8**	**432.454,3**

*La riga di arrotondamento consente di quadrare il dato derivante dalla moltiplicazione dei veicoli chilometro per la tariffa media con il dato effettivamente contabilizzato che include gli arrotondamenti in pista e altri importi a manifestazione numeraria differita (es. RMPP, introiti esercizi precedenti ecc.)

**Il valore del WACC è stato aggiornato a seguito della modifica dell'aliquota fiscale IRES intervenuta

Figura 4 – Valore di subentro e PEF transitorio: aggiornamento al 30/06/2020.

Documento firmato digitalmente in data
19.10.2020 dal Direttore Generale della
S.p.A. AUTOVIE VENETE
Dott. Giorgio Damico

Spa Autovie Venete
17/09/2020 E/0031791

E)

Prot. n. COMMISSARIO
Trieste, 17/09/2020 U/0008242

all. n.

Spett.le
S.p.A. AUTOVIE VENETE
Via V. Locchi 19
34143 Trieste

Oggetto: Trasmissione copia decreto.

In allegato alla presente, si trasmette copia del decreto del Soggetto Attuatore n. 433 del 16/09/2020.

Distinti saluti.

IL RESPONSABILE UNICO DEL PROCEDIMENTO
- ing. Enrico Razzini -

RUP\PG\

DECRETO DEL SOGGETTO ATTUATORE n. 433 del ...16/09/2020

Approvazione del provvedimento di gestione della spesa, ai sensi dell'art. 6, comma 5, dell'Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri 5 settembre 2008, n. 3702 e s.m.i..
Ricognizione della spesa sostenuta a tutto il 31 dicembre 2019 e relativo aggiornamento al 30 giugno 2020.

IL SOGGETTO ATTUATORE

PREMESSO che con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri dell'11 luglio 2008, è stato dichiarato lo stato di 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, stato di emergenza ad oggi prorogato sino al 31 dicembre 2020 con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 21 dicembre 2018;

VISTA l'Ordinanza 5 settembre 2008, n. 3702 e s.m.i., di seguito OPCM n. 3702/2008, con la quale il Presidente del Consiglio dei Ministri ha nominato il Presidente della Regione Autonoma Friuli - Venezia Giulia 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;

VISTO l'art. 6-ter, comma 1, lett. a), della legge 7 agosto 2012, n. 131, laddove prevede che restino fermi, tra gli altri, gli effetti dell'Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri 5 settembre 2008, n. 3702;

CONSIDERATO che l'art. 1, comma 2, dell'OPCM n.3702/08 e s.m.i. espressamente dispone che il Commissario Delegato provvede al compimento di tutte le iniziative finalizzate alla sollecita realizzazione delle opere necessarie per risolvere il dichiarato stato emergenziale potendo, a tal fine, adottare, in sostituzione dei soggetti competenti in via ordinaria, gli atti e i provvedimenti occorrenti alla urgente realizzazione delle opere;

CONSIDERATO che il Commissario Delegato, per la realizzazione degli interventi di cui all'art. 1, comma 1, lettere a) e b) dell'Ordinanza n. 3702/2008 e s.m.i., si avvale del supporto tecnico, operativo e logistico di S.p.A. Autovie Venete e che i medesimi interventi sono inseriti nel Piano Economico Finanziario della suddetta Concessionaria;

PRESO ATTO che alla spesa per la realizzazione degli interventi attratti alla competenza del

VIA VITTORIO LOCCHI N.19
34143 - TRIESTE
Tel. 040 3189542 - 0432 925542 - Fax 040 3189545
commissario@autovie.it

Commissario Delegato fa fronte la stessa S.p.A. Autovie Venete ai sensi dell'art. 6, commi 1 e 5, dell'OPCM n. 3702/08 e s.m.i.

TENUTO CONTO dell'esigenza di recepire gli effetti conseguenti all'acquisita efficacia del Piano Economico Finanziario della concessionaria S.p.A. Autovie Venete allegato al Secondo Atto aggiuntivo alla Convenzione di Concessione di data 19/07/2018 e s.m.i., approvato con Decreto interministeriale n. 100 del 9 marzo 2020, registrato alla Corte dei Conti in data 16 maggio 2020;

TENUTO CONTO che il sopraccitato art. 6, comma 1, dell'OPCM n. 3702/08 e s.m.i. dispone che la concessionaria S.p.A. Autovie Venete è autorizzata ad effettuare i pagamenti relativi agli interventi attratti alla competenza del Commissario Delegato anche in difformità alla tempistica ed agli importi dei singoli interventi previsti dal Piano Economico-Finanziario, fermo restando, ad ogni buon conto, il limite complessivo del Piano Economico Finanziario;

TENUTO CONTO della necessità, manifestata dal concedente Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, di procedere al calcolo del valore di indennizzo da riconoscere alla concessionaria S.p.A. Autovie Venete al momento dell'effettivo trasferimento della Concessione ad essa affidata, la cui scadenza naturale è intervenuta in data 31 marzo 2017, indennizzo contemplato dall'art. 5 della Convenzione di concessione sottoscritta in data 7 novembre 2007 e s.m.i.;

TENUTO CONTO che a tal fine vi è la necessità di pervenire, tra l'altro, alla esatta quantificazione del valore netto dei cespiti devolvibili, tra i quali rientrano gli investimenti attratti alla Competenza del Commissario Delegato, previsti tra gli interventi di cui all'art. 1, comma 1, lettere a) e b), dell'O.P.C.M. n. 3702/2008, da computarsi nell'ambito del calcolo del valore dell'indennizzo da subentro;

ATTESA, pertanto, la necessità di effettuare la ricognizione della spesa effettivamente sostenuta dalla concessionaria S.p.A. Autovie Venete per la realizzazione delle opere attratte alla competenza del Commissario Delegato alla data del 31 dicembre 2019, nonché del relativo aggiornamento alla data del 30 giugno 2020, al fine di determinare la suddetta quantificazione;

VISTA l'istruttoria del Responsabile Unico del Procedimento del Commissario Delegato, ing. Enrico Razzini, di cui alla Nota Interna prot. n. 292 d.d. 14/09/2020 che definisce, per ciascuna opera attratta alla competenza del Commissario delegato, di cui all'art. 1, comma 1, lettere a) e b), dell'O.P.C.M. n. 3702/2008, la spesa sostenuta a tutto il 31 dicembre 2019 e relativo aggiornamento al 30 giugno 2020, distinta per esercizio sociale a partire dal 30 giugno 2014;

VISTO che, con il decreto n. 374 del 7 agosto 2018, è stato nominato il Dott. Graziano Pizzimenti,

VIA VITTORIO LOCCHI N.19
34143 - TRIESTE
Tel. 040 3189542 - 0432 925542 - Fax 040 3189545
commissario@autovie.it

quale Soggetto Attuatore dell'Ordinanza n. 3702 del 5 settembre 2008, con la conseguente attribuzione di settori di intervento, ai sensi dell'art. 1, comma 3 dell'Ordinanza n. 3702/2008, tra i quali quello di avviare e definire tutte le procedure di gara relative a lavori, servizi e forniture, ivi compresi gli atti contrattuali, nonché di emanare ogni atto e procedimento relativo all'approvazione dei progetti delle opere commissariali, assumendo ogni adempimento, onere, attività, comunque connessi ai poteri attribuiti, qualora non già assegnati al Responsabile Unico del Procedimento, conferendo espressamente, in dette materie, la rappresentanza del Commissario delegato ad ogni effetto, anche nei confronti di enti, autorità, terzi tutti, preposti all'esercizio di funzioni di vigilanza, verifica e controllo previsti dalla relativa normativa;

Tutto ciò premesso ed in virtù delle funzioni attribuite con il decreto n. 374 del 7 agosto 2018, il Soggetto Attuatore, dott. Graziano Pizzimenti,

DECRETA

Di approvare la ricognizione della spesa sostenuta, alla data del 31 dicembre 2019, nonché il relativo aggiornamento alla data del 30 giugno 2020, per gli interventi di cui all'art. 1, comma 1, lettere a) e b), dell'O.P.C.M. n. 3702/2008, cosi come presentata dal Responsabile Unico del Procedimento e riportata in allegato (allegato A).

Il presente decreto, immediatamente eseguibile in ragione dell'art. 10, commi 4-bis e 4-ter della legge 15 ottobre 2013, n. 119 di conversione del D. L. 14 agosto 2013, n. 93, sarà pubblicato ai sensi della normativa vigente.

IL SOGGETTO ATTUATORE
dott. Graziano Pizzimenti

VIA VITTORIO LOCCHI N.19
34143 - TRIESTE
Tel. 040 3189542 - 0432 925542 - Fax 040 3189545
commissario@autovie.it

Riferimento Convenzione	DESCRIZIONE DELL'OPERA	CONTABILIZZATO A TUTTO IL 30/06/2014	Consuntivo Esercizio 2014/2015	Consuntivo Esercizio 2015/2016	Consuntivo Esercizio 2016/2017	Consuntivo Esercizio 2017/2018	Consuntivo Esercizio 2018/2019	Consuntivo Esercizio 2019	CONTABILIZZATO A TUTTO IL 31/12/2019	Incremento dal 01/01/2020 al 30/06/2020	AVANZAMENTO A TUTTO IL 30/06/2020
h4	P.109 PIANO PER LA SICUREZZA AUTOSTRADALE: SISTEMA PREVENZIONE E CONTROLLO TRAFFICO	2.118.268,91	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2.118.268,91	0,00	2.118.268,91
h8	P.107 PIANO PER LA SICUREZZA AUTOSTRADALE: MONITORAGGIO TRASPORTO MERCI PERICOLOSE	1.669.515,02	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1.669.515,02	0,00	1.669.515,02
e2	P.92 NUOVO CASELLO AUTOSTRADALE DI MEOLO KM 19+690	33.375.347,81	170.746,41	129.943,70	17.307,03	0,00	0,00	0,00	33.693.344,95	292.698,05	33.986.043,00
m1	P.75 P.94 ADEGUAMENTO RACCORDO AUTOSTRADALE VILLESSE-GORIZIA	131.372.320,03	614.913,19	74.734,16	124.029,60	184.899,62	10.346,27	0,00	132.381.242,87	59.402,17	132.440.645,04
e1	P.76 P.101 TRATTO QUARTO D'ALTINO - S. DONA' DI PIAVE	259.612.247,95	38.233.578,93	24.137.785,62	4.498.944,63	35.007,13	38.926,11	24.473,40	326.580.963,77	14.450,40	326.595.414,17
c2	P.110 PIANO PER LA SICUREZZA AUTOSTRADALE: REALIZZAZIONE DI DUE AREE DI SOSTA PER MEZZI PESANTI	804.796,35	50.797,86	17.164,16	26.412,59	19.912,24	31.066,51	33.227,98	983.377,69	6.388,88	989.766,57
c3	P.111 PIANO PER LA SICUREZZA AUTOSTRADALE: ADEGUAMENTO PISTE DI IMMISSIONE IN AUTOSTRADA	669.420,55	43.278,76	60.881,90	38.448,49	30.610,25	64.212,65	6.759,33	913.611,93	5.443,94	919.055,87
e7	P.106 TRATTO GONARS - VILLESSE - SUBLOTTO 1	4.316.407,38	341.252,28	361.299,41	1.731.616,15	8.581.069,34	16.330.984,63	5.339.890,96	37.002.520,15	2.176.679,81	39.179.199,96
e7	P.106 TRATTO GONARS - VILLESSE - SUBLOTTO 2	0,00	0,00	0,00	254.360,04	123.627,57	2.606.583,78	398.875,40	3.383.446,79	661.177,75	4.044.624,54
e5-6-8	P.128 TRATTO NUOVO PONTE SUL FIUME TAGLIAMENTO - GONARS E NUOVO SVINCOLO DI PALMANOVA	4.837.553,12	738.482,25	4.676.828,81	17.298.721,96	103.563.890,43	103.997.992,72	43.450.460,27	278.563.929,56	36.050.312,28	314.614.241,84
j3	P.100 RIFACIMENTO BARRIERE ESISTENTI	2.025.313,39	228.774,41	24.785,89	410.881,44	97.740,98	23.230,86	8.104,63	2.818.831,60	8.754,21	2.827.585,81
j2	P.90 RIFACIMENTO BARRIERE CASELLO DI PORTOGRUARO	694.568,45	6.208,48	23.780,72	15.584,26	4.724,65	15.915,35	2.811,68	763.593,59	2.276,72	765.870,31
e3	P.115 TRATTO S.DONA' DI PIAVE - SVINCOLO DI ALVISOPOLI (escluso) - SUBLOTTO 1	1.721.648,65	671.520,72	966.176,33	1.150.988,00	17.838.972,92	2.979.604,61	8.913.265,92	34.242.177,15	8.981.319,94	43.223.497,09
e3	P.115 TRATTO S.DONA' DI PIAVE - SVINCOLO DI ALVISOPOLI (escluso) - SUBLOTTO 2 - ASSE AUTOSTRADALE	1.925.000,00	0,00	0,00	2.306.649,44	272.644,39	-778.102,98	253.949,86	3.980.140,71	162.131,78	4.142.272,49
	P.115 TRATTO S.DONA' DI PIAVE - SVINCOLO DI ALVISOPOLI (escluso) - SUBLOTTO 2 - CAVALCAVIA		0,00	0,00	0,00	0,00	992.011,03	65.974,67	1.057.985,70	96.003,37	1.153.989,07
e3	P.115 TRATTO S.DONA' DI PIAVE - SVINCOLO DI ALVISOPOLI (escluso) - SUBLOTTO 3 - ASSE AUTOSTRADALE	2.672.000,00	0,00	0,00	2.561.578,00	283.994,46	765.087,34	631.933,32	6.914.593,12	210.883,76	7.125.476,88
	P.115 TRATTO S.DONA' DI PIAVE - SVINCOLO DI ALVISOPOLI (escluso) - SUBLOTTO 3 - CAVALCAVIA		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
e4	P.116 NUOVO CASELLO AUTOSTRADALE DI ALVISOPOLI KM 69+900 E COLLEGAMENTO CON SS 14	236.964,69	23.179,40	25.109,21	35.687,61	42.243,43	30.494,70	25.147,23	418.826,27	20.400,35	439.226,62
e7	P.106 TRATTO GONARS - VILLESSE - STRALCIO 3	0,00	0,00	0,00	467.136,97	161.290,12	193.684,69	120.732,38	942.844,16	112.541,10	1.055.385,26
k2	P.103 CASERMA DI S. DONA' DI PIAVE	219.680,39	5.094,53	4.752,88	7.272,65	165.566,42	6.900,43	14,24	409.281,54	924,33	410.205,87
	CONSUNTIVO TOTALE	448.271.052,69	41.127.627,22	30.503.242,79	30.945.618,86	131.406.193,95	127.308.938,70	59.275.621,27	868.838.495,48	48.861.788,84	917.700.284,32

Il Ministero delle Infrastrutture e

della Mobilità sostenibili

TERZO ATTO AGGIUNTIVO ALLA CONVENZIONE UNICA SOTTOSCRITTA IL 07 NOVEMBRE 2007

ALLEGATO C

ATTESTAZIONE DEL LEGALE RAPPRESENTANTE DEL CONCESSIONARIO SUL VALORE DEL CAPITALE INVESTITO NETTO REGOLATORIO

AUTOVIE VENETE

DICHIARAZIONE DEL LEGALE RAPPRESENTANTE DELLA S.P.A. AUTOVIE VENETE

IL SOTTOSCRITTO _**MAURIZIO PANIZ**_____
NATO A _____**BELLUNO (BL)**_____
IL _____**09/05/1948**_____
RESIDENTE IN ____**BELLUNO (BL) - CAP 32100**_____
VIA _____**CAFFI, 130** _____
IN QUALITÀ DI LEGALE RAPPRESENTANTE DELLA SOCIETÀ ___**S.P.A. AUTOVIE VENETE**_____
AVENTE SEDE LEGALE IN ___**TRIESTE, VIA VITTORIO LOCCHI, 19** _____
CODICE FISCALE E PARTITA IVA __**00098290323**_____
TELEFONO_____**040 3189111**_____
INDIRIZZO E-MAIL **PROTOCOLLO@AUTOVIE.IT**_____

AI SENSI E PER GLI EFFETTI DEL D.P.R. N. 445/2000

DICHIARA

- CHE I DATI, LE INFORMAZIONI E LA DOCUMENTAZIONE TRASMESSI IN DATA 23 OTTOBRE 2020, PROT. SAAV U/0036607/20, RILEVANTI SIA AI FINI DEL CALCOLO DEL VALORE DEI CESPITI DEVOLVIBILI CHE, PIÙ IN GENERALE, AI FINI DEL CALCOLO DEL VALORE DI INDENNIZZO DA RICONOSCERE A S.P.A. AUTOVIE VENETE, ALLA DATA DEL 30.06.2020, COSÌ COME RECEPITI E FATTI PROPRI DAL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE NEL CORSO DELLA SEDUTA DEL 23 OTTOBRE 2020, SONO COMPLETI E VERITIERI;
- CHE LE INFORMAZIONI E I DATI DI NATURA PATRIMONIALE, ECONOMICA E FINANZIARIA TRASMESSI TROVANO CORRISPONDENZA NEI VALORI CONTENUTI NELLE FONTI CONTABILI OBBLIGATORIE, TENUTE AI SENSI DI LEGGE, DEL CONCESSIONARIO AUTOSTRADALE;
- CHE GLI ATTI CONVENZIONALI IN BASE AI QUALI LA CONCESSIONARIA ATTUALMENTE OPERA SONO:
  a) SCHEMA UNICO DI CONVENZIONE DI CONCESSIONE DEL 7 NOVEMBRE 2007;
  b) ATTO AGGIUNTIVO DEL 18 NOVEMBRE 2009;
  c) ATTO INTEGRATIVO DEL 04 NOVEMBRE 2011;
  d) SECONDO ATTO AGGIUNTIVO SOTTOSCRITTO IN DATA 19 LUGLIO 2018 (REG. CORTE DEI CONTI DEL16 MAGGIO 2020).

DICHIARA ALTRESÌ

di essere informato, ai sensi e per gli effetti di cui D.Lgs. 196/2003 e s.m.i. e del Regolamento UE/2016/679, che i dati raccolti saranno trattati, anche con strumenti informatici, esclusivamente nell'ambito del procedimento per il quale la presente dichiarazione viene resa.

IN FEDE
S.P.A. AUTOVIE VENETE
IL PRESIDENTE
Avv. Maurizio Paniz

Trieste, 23 ottobre 2020
Si allega copia di un documento di identità in corso di validità.

RESIDENZA / RESIDENCE / DOMICILE (11)

BELLUNO (BL)

RESIDENZA / RESIDENCE / DOMICILE (11)

RESIDENZA / RESIDENCE / DOMICILE (11)

3

STATURA / HEIGHT / TAILLE (12)

181

COLORE DEGLI OCCHI / COLOUR OF EYES / COULEUR DES YEUX (13)

VERDI

PASSAPORTO
PASSPORT
PASSEPORT

REPUBBLICA ITALIANA

Tipo. Type. Type. Codice Paese. Code of issuing State. Code du Pays émetteur. Passaporto N. Passport No. Passeport N°.

(Paese) ITA

YB1464729



Cognome. Surname. Nom. (1)
PANIZ

Nome. Given Names. Prénoms. (2)
MAURIZIO

Cittadinanza. Nationality. Nationalité. (3)
ITALIANA

Data di nascita. Date of birth. Date de naissance. (4)
09 MAG/MAY 1948

Sesso. Sex. Sexe. (5) Luogo di nascita. Place of birth. Lieu de naissance. (6)
M BELLUNO (BL)

Data di rilascio. Date of issue. Date de délivrance. (7)
14 SET/SEP 2017

Data di scadenza. Date of expiry. Date d'expiration. (8)
13 SET/SEP 2027



Autorità. Authority. Autorité. (9)
MINISTRO AFFARI ESTERI
E COOPERAZIONE INTERNAZIONALE
Firma del titolare. (10)
Holder's signature / Signature du titulaire

P<ITAPANIZ<<MAURIZIO<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<

YB14647296ITA4805096M2709134<<<<<<<<<<<<<<04

Pagina riservata all'autorità / Page reserved for issuing authorities / Page réservée aux autorités compétentes pour délivrer le passeport

5



Pagina riservata all'autorità / СТРАНИЦА ЗА ОРГАНИТЕ НА ВЛАСТТА / Úřední záznamy / Forbeholdt de pasudstedende myndigheder / Amtliche Vermerke / Ametlaslaeks märkmeleks / Προορίζεται για τις αρχές που είναι αρμόδιες για την έκδοση του διαβατηρίου / Page reserved for issuing authorities / Página reservada a las autoridades competentes para expedir el pasaporte / Page réservée aux autorités compétentes pour délivrer le passeport / Tagairtí / Stranica za službene bilješke / Ši kappuse ir paredzēta izdevējiestādei / Puslapis, skirtas pasą išduosiai įstaigai / A hatóságok számára fenntartott oldal / Pagina riservata ghall-awtoritajiet / Opmerkingen van bevoegde instanties / Strona przeznaczona dla władz / Página reservada às entidades competentes para emitir o passaporte / Pagina rezervată autorităților / Úradné záznamy / Stran rezervirana za pristojni organ / Viranomaista varten / Myndighets anteckningar

4

QUESTURA DI BELLUNO

- Il presente passaporto e' valido per tutti i Paesi i cui Governi sono riconosciuti dal Governo Italiano.
- This passport is valid for all Countries whose Governments are recognized by the Italian Government.
- Ce passeport est valable pour tous les Pays dont les Gouvernements sont reconnus par le Gouvernement Italien.

QUESTURA DI BELLUNO

Contributo Amministrativo Pagato

PER IL MINISTRO
IL QUESTORE

Il Ministero delle Infrastrutture e

della Mobilità sostenibili

TERZO ATTO AGGIUNTIVO ALLA CONVENZIONE UNICA SOTTOSCRITTA IL 07 NOVEMBRE 2007

ALLEGATO D

ELENCO CONTENZIOSI OGGETTO DI RINUNCIA DA PARTE DEL CONCESSIONARIO

ALLEGATO D)

Tabella riepilogativa dei contenziosi pendenti tra S.p.A. Autovie Venete e M.I.M.S. (già M.I.T.) oggetto di rinuncia ai sensi dell'art. 4 del Terzo Atto Aggiuntivo

Parti o Imputato	Ruolo Generale	Petitum	Autorità giudiziaria competente
S.P.A. AUTOVIE VENETE // MINISTERO INFRASTRUTTURE E TRASPORTI e MINISTERO DELLA ECONOMIA E DELLE FINANZE	R.G. n. 2757/2019	Ricorso avverso Decreto interministeriale n. 576 di data 31.12.2018 che ha riconosciuto l'adeguamento tariffario per S.p.A. Autovie Venete, relativamente all'anno 2019, nella misura pari allo 0,00 per cento, a fronte dell'1,48 % richiesto dalla Società.	T.A.R. Lazio
S.P.A. AUTOVIE VENETE // MINISTERO INFRASTRUTTURE E TRASPORTI e MINISTERO DELLA ECONOMIA E DELLE FINANZE	R.G. n. 1978/2020	Ricorso avverso Decreto interministeriale n. 614 di data 31.12.2019 che ha riconosciuto l'adeguamento tariffario per S.p.A. Autovie Venete, relativamente all'anno 2020, nella misura pari allo 0,00 per cento, a fronte dell'1,44 % richiesto dalla Società.	T.A.R. Lazio

Il Ministero delle Infrastrutture e

della Mobilità sostenibili

TERZO ATTO AGGIUNTIVO ALLA CONVENZIONE UNICA SOTTOSCRITTA IL 07 NOVEMBRE 2007

ALLEGATO E

ACCORDO DI COOPERAZIONE, SOTTOSCRITTO TRA IL CONCEDENTE ED IL CONCESSIONARIO SUBENTRANTE SOCIETÀ AUTOSTRADE ALTO ADRIATICO S.P.A., AI SENSI DELL'ARTICOLO 13-BIS DEL DECRETO-LEGGE 16 OTTOBRE 2017, N. 148 E S.M.I., PER L'AFFIDAMENTO IN CONCESSIONE DELLE TRATTE AUTOSTRADALI A4 VENEZIA-TRIESTE, A23 PALMANOVA-UDINE, A28 PORTOGRUARO-CONEGLIANO, A57 TANGENZIALE DI MESTRE PER LA QUOTA PARTE E A34 RACCORDO VILLESSE-GORIZIA

REGIONE AUTONOMA FRIULI VENEZIA GIULIA

Il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili

REGIONE DEL VENETO

ACCORDO DI COOPERAZIONE TRA AMMINISTRAZIONI AGGIUDICATRICI AI SENSI DELL'ART. 17 DELLA DIRETTIVA 2014/23/UE E DELL'ART. 13-BIS DEL DECRETO LEGGE 16 OTTOBRE 2017 N. 148 E S.M.I., RELATIVO ALLE TRATTE AUTOSTRADALI: A4 VENEZIA-TRIESTE, A23 PALMANOVA-UDINE, A28 PORTOGRUARO-CONEGLIANO, A57 TANGENZIALE DI MESTRE PER LA QUOTA PARTE, A34 RACCORDO VILLESSE-GORIZIA

Tra il Ministero delle infrastrutture e della Mobilità Sostenibili - Direzione Generale per le strade e le autostrade, l'alta sorveglianza sulle infrastrutture stradali e la vigilanza sui contratti concessori autostradali - in seguito denominato per brevità "**MIMS o Concedente**", e le seguenti amministrazioni pubbliche: Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia e Regione del Veneto, in seguito denominate per brevità "**Amministrazioni Pubbliche Territoriali**", che in data 17 aprile 2018 hanno costituito la Società Autostrade Alto Adriatico S.p.A., con sede legale in Trieste alla Via Locchi n. 19 (C.F. e P.IVA: 01310930324), senza la partecipazione di soggetti privati, quale società strumentale per la gestione del presente Accordo di Cooperazione, in seguito denominata per brevità "**Concessionario**", che è il centro di imputazione della responsabilità civile e penale discendente dalle attività inerenti al presente Accordo – Parte II.

L'anno 2022, il giorno 14 del mese di luglio, le Parti come di seguito rappresentate

DA UNA PARTE

Il Concedente, nella persona del Dott. MORISCO Felice, nato a Napoli il giorno 06 dicembre 1966, Direttore della Direzione Generale per le strade e le autostrade, l'alta sorveglianza sulle infrastrutture stradali e la vigilanza sui contratti concessori autostradali, domiciliato per la carica in Roma, Via Nomentana n. 2, in virtù dei poteri conferitigli con DPCM del 12 agosto 2021, registrato alla Corte dei Conti al n. 2816 in data 26 settembre 2021

E DALL'ALTRA

L'avv. Anna Di Pasquale, nata a Udine il giorno 24 ottobre 1979 e domiciliata per la carica in Trieste alla Via Locchi n. 19, in qualità di Amministratore Unico del Concessionario, con sede legale in Trieste alla Via Locchi n. 19, autorizzata ad intervenire nel presente atto giusta delibera dell'Assemblea dei Soci del 5 luglio 2022

NONCHE'

On. dott. Massimiliano Fedriga nato a Verona il giorno 2 luglio 1980 e domiciliato per la carica in Trieste, Piazza Unità d'Italia n. 1, in qualità di Presidente della Regione Autonoma Friuli Venezia-Giulia (di seguito la "**Regione Friuli Venezia Giulia**"), autorizzato ad intervenire nel presente atto giusta delibera della Giunta Regionale n. 977 del 01 luglio 2022

E

Dott. Luca Zaia nato a Conegliano (TV) il giorno 27 marzo 1968 e domiciliato per la carica in Venezia Palazzo Balbi Dorsoduro 3901, in qualità di Presidente della Regione del Veneto (di seguito la "**Regione Veneto**"), autorizzato ad intervenire nel presente atto giusta delibera della Giunta Regionale n. 787 del 05 luglio 2022

convengono e stipulano quanto segue.

PREMESSO CHE

a) in data 18 novembre 2009 è stato sottoscritto l'Atto Aggiuntivo tra il Concedente pro-tempore ANAS S.p.A. e la società concessionaria Autovie Venete S.p.A., in seguito denominata per brevità "**Concessionario uscente**" alla Convenzione Unica del 7 novembre 2007 relativa all'affidamento in concessione delle tratte autostradali A4 Venezia-Trieste, A23 Palmanova-Udine, A28 Portogruaro-Conegliano, A57 Tangenziale di Mestre per la quota parte e A34 raccordo Villesse-Gorizia. Successivamente, in data 4 novembre 2011, è stato sottoscritto, dalle medesime parti, l'Atto Integrativo alla Convenzione summenzionata;

b) la suddetta concessione è scaduta in data 31 marzo 2017;

c) ai sensi dell'art. 11 del decreto-legge 29 dicembre 2011, n. 216, convertito con modificazioni dalla legge 24 febbraio 2012, n. 14 e s.m.i., il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti è subentrato ad ANAS nella gestione della rete autostradale in concessione;

d) ai sensi del D.P.C.M. 23 dicembre 2020, n. 190, recante il "Regolamento di organizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti", le funzioni di Concedente della rete autostradale in concessione sono svolte dalla Direzione Generale per le strade e le autostrade, l'alta sorveglianza sulle infrastrutture stradali e la vigilanza sui contratti concessori autostradali;

e) in data 11 luglio 2008, il Presidente del Consiglio dei Ministri ha emanato il decreto, pubblicato sulla G.U.R.I. in data 28 luglio 2008, recante la dichiarazione dello stato d'emergenza, fino al 31 dicembre 2009, 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;

f) il suddetto stato di emergenza (di seguito lo "**Stato di Emergenza**") è stato prorogato con successivi D.P.C.M. e, da ultimo, sino al 31.12.2022 ai sensi e per gli effetti dell'art. 24, comma 3, del D.Lgs. 2 gennaio 2018 n. 1;

g) a seguito di tale decreto di dichiarazione dello Stato di Emergenza, in data 5 settembre 2008, il Presidente del Consiglio dei Ministri ha emanato l'ordinanza n. 3702, pubblicata sulla G.U.R.I. del 11 settembre 2008, successivamente modificata ed integrata (di seguito l' "**Ordinanza**"), con la quale ha disposto la nomina a 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, del Presidente della Regione Autonoma Friuli – Venezia Giulia (di seguito il "**Commissario Delegato**");

h) con la summenzionata Ordinanza al Commissario Delegato viene affidato il compito di porre in essere tutte le iniziative finalizzate alla sollecita realizzazione delle opere indicate potendo adottare, in sostituzione dei soggetti competenti in via ordinaria, gli atti e i provvedimenti occorrenti alla urgente realizzazione delle stesse;

i) la disciplina contenuta nell'Ordinanza integra la Parte II del presente Accordo di Cooperazione come meglio si dirà nel prosieguo;

j) l'art. 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214 e s.m.i., nell'istituire - nell'ambito delle attività di regolazione dei servizi di pubblica utilità di cui alla legge 14 novembre 1995, n. 481 - l'Autorità di regolazione dei trasporti, in seguito denominata per brevità "**ART**", ha, tra l'altro, previsto ai sensi del comma 2, lettera g) che la stessa Autorità provvede, "*con particolare riferimento al settore autostradale, a stabilire per le nuove concessioni nonché per quelle di cui all'articolo 43, comma 1 e, per gli aspetti di competenza, comma 2 sistemi tariffari dei pedaggi basati sul metodo del price cap, con determinazione dell'indicatore di produttività X a cadenza quinquennale per ciascuna concessione; a definire gli schemi di concessione da inserire nei bandi di gara relativi alla gestione o costruzione; a definire gli schemi dei bandi relativi alle gare cui sono tenuti i concessionari autostradali per le nuove concessioni; a definire gli ambiti ottimali di gestione delle tratte autostradali, allo scopo di promuovere una gestione plurale sulle diverse tratte e stimolare la concorrenza per confronto*";

k) in data 14 gennaio 2016 i Soci pubblici del Concessionario uscente - Regione Friuli Venezia Giulia e Regione Veneto - e il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, nell'ambito della collaborazione tra pubbliche amministrazioni per la valorizzazione e lo sviluppo e tutela del territorio, hanno sottoscritto il Protocollo di intesa che prevede la gestione da parte di tali soggetti pubblici delle tratte autostradali A4 Venezia-Trieste, A23 Palmanova-Udine, A28 Portogruaro-Conegliano, A57 Tangenziale di Mestre per la quota parte e A34 raccordo Villesse-Gorizia, in seguito denominate per brevità "**Arteria Autostradale**";

l) il suddetto Protocollo di Intesa è espressione delle disposizioni di cui agli articoli 2 e 17 della Direttiva 2014/23/UE e consente, attraverso l'individuazione e l'adozione di misure da attuarsi con strumenti normativi e amministrativi, l'affidamento della suddetta tratta autostradale a società interamente partecipata dalle amministrazioni pubbliche territoriali e locali aderenti al suddetto Protocollo;

m) in data 19 aprile 2016 è entrato in vigore il Decreto Legislativo n. 50 del 18 aprile 2016, in seguito denominata per brevità "**Codice dei Contratti Pubblici** ";

n) l'articolo 13-bis (Disposizioni in materia di concessioni autostradali) del decreto-legge 16 ottobre 2017, n. 148, convertito con modificazioni dalla legge 4 dicembre 2017, n. 172 e s.m.i. ha previsto, tra l'altro, che:

- le funzioni di Concedente per la tratta autostradale in argomento sono svolte dal MIMS;
- la Convenzione, di durata trentennale, è stipulata dal MIMS con le Amministrazioni Pubbliche Territoriali che hanno sottoscritto il Protocollo di intesa del 14 gennaio 2016, che potranno anche avvalersi nel ruolo di concessionario di società in house, esistenti o appositamente costituite, nel cui capitale non figurino privati;
- la Convenzione è stipulata dopo l'approvazione del CIPE e previa acquisizione del parere dell'ART sullo schema di convenzione;
- la Convenzione deve prevedere che eventuali debiti delle società concessionarie uscenti e il valore di subentro delle concessioni scadute restino a carico dei concessionari subentranti;

o) con la suddetta norma si è dato attuazione al Protocollo di intesa del 14 gennaio 2016 che valorizza i principi di collaborazione tra pubbliche amministrazioni per l'erogazione di servizi di interesse comune delle medesime amministrazioni stipulanti;

p) in data 24 gennaio 2018 il Concedente ha richiesto all'ART di esprimersi sullo schema di convenzione, ai sensi dell'art. 37, comma 2 lett. g), del decreto-legge n. 201/2011 e s.m.i.;

q) l'ART, con Delibera n. 3/2018 del 25 gennaio 2018, ha avviato un procedimento volto a definire il sistema tariffario da inserire nella nuova Convenzione fissando come termine di conclusione del procedimento medesimo il 31 ottobre 2018, successivamente prorogato al 21 dicembre 2018 con Delibera n. 88/2018 del 27 settembre 2018;

r) l'Ufficio Legislativo del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, con nota n. 12111 del 13 aprile 2018 ha richiesto un parere al Consiglio di Stato in merito:

i) alla legittimità di stipulare la Convenzione di concessione in attuazione di quanto disposto dall'articolo 13-bis del decreto-legge 16 ottobre 2017, n. 148 e s.m.i., dal MIMS, in qualità di Concedente, con le Amministrazioni Pubbliche Territoriali ovvero con le stesse costituite in un Consorzio ai sensi dell'art. 31, comma 1, del Decreto Legislativo 18 agosto 2000 n. 267 e s.m.i.;

ii) alla compatibilità con la normativa eurounitaria di riferimento dell'affidamento diretto pubblico-pubblico cioè Stato-Amministrazioni Pubbliche Territoriali delle concessioni autostradali oggetto dei protocolli d'intesa disponendo la norma una fattispecie di collaborazione fra amministrazioni pubbliche che condividono gli stessi interessi (Stato e Amministrazioni Pubbliche Territoriali) per l'attuazione di due importanti opere europee e la cui collaborazione si realizza attraverso lo strumento della concessione;

iii) all'applicazione o meno di quanto disposto dall'art. 192 del Decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, Codice dei Contratti Pubblici, e s.m.i., nel caso in cui il Consorzio Concessionario intenda avvalersi della facoltà - prevista dall'art. 13-bis, comma 1, lettera b) del decreto-legge 16 ottobre 2017 n. 148, convertito con modificazioni dalla Legge 4 dicembre 2017 n. 172 e s.m.i. - di costituire una propria società in house, senza la partecipazione di soggetti privati, quale società strumentale del medesimo Consorzio per la gestione della Convenzione;

s) l'equilibrio del piano economico-finanziario si ha allorché sussista la contemporanea presenza delle condizioni di equilibrio economico (convenienza economica o redditività) ed equilibrio finanziario (sostenibilità finanziaria o bancabilità) così come definite nell'art. 3, comma 1, lettera fff) del Codice dei Contratti Pubblici, nonché nelle Linee Guida ANAC n. 9 recanti "*Monitoraggio delle amministrazioni aggiudicatrici sull'attività dell'operatore economico nei contratti di partenariato pubblico privato*", pubblicate nella Gazzetta Ufficiale - Serie Generale n. 92 del 20 aprile 2018, dove, per la valutazione della sostenibilità finanziaria si fa riferimento ai seguenti indicatori e valori:

- DSCR (Debt Service Cover Ratio) = 1,45;
- LLCR (Loan Life Cover Ratio) = 1,50,

che dovranno essere rispettati durante tutto il periodo di rimborso dei finanziamenti, mentre, per la valutazione della capacità del progetto/investimento di generare ricchezza e redditività dell'operatore economico si fa riferimento ai seguenti indicatori:

- TIR di progetto (Tasso Interno di Rendimento del Progetto);
- TIR Azionisti (tasso Interno di Rendimento degli Azionisti,

che dovranno rispettare le indicazioni di equilibrio stabilite dall'ANAC nelle Linee Guida sopra citate, verificate al momento della sottoscrizione del presente Accordo di Cooperazione

di seguito, l'"**Equilibrio Economico Finanziario**";

t) il Consiglio di Stato, con nota del 26 giugno 2018, ha trasmesso il parere n. 1645/2018 richiesto alla precedente lettera r);

u) il contenuto del presente Accordo di Cooperazione è stato sottoposto con nota n. 38514 del 13 novembre 2018 per le valutazioni di competenza alla Direzione Generale "*Mercato interno, industria, imprenditoria e PMI*" della Commissione Europea (di seguito "**DG GROW**");

v) la DG GROW della Commissione Europea, con nota n. 6559656 del 21 novembre 2018, ha trasmesso il parere richiesto alla precedente lettera t);

w) l'ART con Delibera n. 133 del 19 dicembre 2018 ha approvato il sistema tariffario di pedaggio, basato sul metodo del price cap e con determinazione dell'indicatore di produttività X a cadenza quinquennale;

x) l'ART, con Parere n. 4 del 23 maggio 2019, ha formulato le proprie osservazioni sul presente Accordo di Cooperazione, ai sensi dell'art. 13-bis, comma 4, del decreto-legge 16 ottobre 2017 n. 148 e s.m.i.;

y) il CIPE, visto il parere NARS n. 5 del 10 luglio 2019, con Delibera n. 39 del 24 luglio 2019, ha approvato con prescrizioni e osservazioni il presente Accordo di Cooperazione ai sensi dell'art. 13-bis, comma 4, del decreto-legge 16 ottobre 2017 n. 148 e s.m.i.;

aa) la delibera CIPE n. 39 del 24 luglio 2019 di approvazione dello schema del presente Accordo ha statuito che il valore di subentro a carico del nuovo Concessionario, da riconoscere al Concessionario uscente, è stato stimato alla data del 31 dicembre 2019 in euro 476.073.000,00, sulla base delle pattuizioni contrattuali contenute negli atti convenzionali vigenti e che l'ammontare definitivo verrà certificato dal Concedente alla data di effettivo subentro del nuovo concessionario sulla base degli investimenti effettivamente sostenuti e ritenuti ammissibili;

bb) in data 16 maggio 2020 la Corte dei Conti ha registrato il Decreto Interministeriale n. 100 del 9 marzo 2020 di approvazione del Secondo Atto Aggiuntivo alla Convenzione Unica e relativo PEF concernente il periodo regolatorio 2013/2017 sottoscritto tra il Concessionario uscente e il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in data 19 luglio 2018;

cc) il CIPESS, con la Delibera n. 76 del 22 dicembre 2021 pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale n. 78 del 02 aprile 2022, ha approvato l'aggiornamento dell'Accordo di Cooperazione tra il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e il Concessionario subentrante Società Autostrade Alto Adriatico S.p.A. come regolato dall'articolo 13-bis del decreto legge 16 ottobre 2017, n. 148 e s.m.i., per l'affidamento in concessione delle tratte autostradali A4 Venezia-Trieste, A23 Palmanova-Udine, A28 Portogruaro-Conegliano, A57 Tangenziale di Mestre per la quota parte e A34 Raccordo Villesse-Gorizia, con le raccomandazioni di cui al parere NARS n. 2 del 22 dicembre 2021;

dd) in data odierna il Concedente ed il Concessionario uscente Autovie Venete S.p.A. hanno sottoscritto il Terzo Atto Aggiuntivo alla Convenzione Unica del 2007, redatto ai sensi e per gli effetti della Delibera CIPE n. 38 del 24 luglio 2019 che definisce i rapporti economici del periodo compreso tra il 1° aprile 2017 e la data del trasferimento del rapporto concessorio;

ee) il suddetto Terzo Atto Aggiuntivo di recepimento del Piano Finanziario Transitorio è corredato dal "Valore complessivo di subentro" calcolato tenuto conto del valore netto dei cespiti devolvibili così come rettificati dal MIMS con nota nr. 1941 del 26.01.2021 nonché di quanto previsto dall'art. 5 della Convenzione di concessione sottoscritta dal Concessionario uscente e che, alla data del 31 dicembre 2021, stabilisce in Euro

530.150.600 il valore di subentro a carico del nuovo Concessionario da riconoscere al Concessionario uscente. Tale valore di subentro dovrà essere aggiornato, con le medesime modalità e parametri previsti nel suddetto Piano Finanziario Transitorio alla data di effettivo subentro ed è regolato secondo quanto previsto al successivo art. 16.7 del presente Accordo di Cooperazione;

ff) in data odierna il Concessionario ha presentato, ai sensi dell'art. 12, comma 4, del presente Accordo di Cooperazione, la garanzia fideiussoria n. 96/188499115 del 07 luglio 2022, rilasciata da UnipolSai Assicurazioni S.p.A. per un importo di Euro 14.256.900,00;

gg) il Concessionario ha avviato l'iter per la negoziazione e successiva sottoscrizione con alcuni istituti finanziatori di uno o più contratti di finanziamento aventi lo scopo di, *inter alia*, finanziare (i) parte dei costi di costruzione delle opere in corso di realizzazione alla data di sottoscrizione del presente Accordo di Cooperazione (le "**Opere in Corso**"), le opere che il Concessionario è tenuto a realizzare ai sensi del presente Accordo di Cooperazione e (ii) il pagamento di parte del valore di indennizzo dovuto al Concessionario uscente ai sensi del rapporto concessorio di cui alla premessa (a) del presente Accordo di Cooperazione (ciascuno, un "**Contratto di Finanziamento**");

hh) alla luce di quanto sopra esposto, il MIMS, le Amministrazioni Pubbliche Territoriali e il Concessionario sono addivenuti alla determinazione di stipulare il presente Accordo di Cooperazione, redatto tenendo conto di quanto previsto dall'art. 13-bis del decreto-legge n. 148/2017 e s.m.i., dal Codice dei Contratti Pubblici e dalla Delibera ART n. 133/2018. Il presente Accordo di Cooperazione si compone di tre parti distinte e autonome (Parte I, Parte II e Parte III), di cui la Parte I è vincolante per il MIMS e le Amministrazioni Pubbliche Territoriali sopra richiamate (fermi restando gli specifici obblighi posti in capo al Concessionario agli artt. 4 e 5) e la Parte II e III è vincolante altresì per il Concessionario.

TUTTO CIO' PREMESSO

PARTE I

ACCORDO DI COOPERAZIONE TRA AMMINISTRAZIONI AGGIUDICATRICI AI SENSI DELL'ART. 17 DELLA DIRETTIVA 2014/23/UE

PREMESSE

(1) La cooperazione tra lo Stato, la Regione Friuli-Venezia-Giulia e la Regione Veneto è scandita, in tempi più recenti, dalla sottoscrizione del Protocollo d'intesa fra i predetti Enti e il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 14 gennaio 2016.

Tale Protocollo di Intesa è volto a promuovere l'individuazione e l'adozione di misure normative e amministrative dirette ad accordare ad una società in house interamente partecipata dalle predette Regioni, la gestione e la costruzione dell'autostrada A4, tratta Venezia-Trieste, A23 Palmanova-Udine, A28 Portogruaro-Conegliano, A57 Tangenziale di Mestre per la quota parte e A34 raccordo Villesse-Gorizia.

(2) Il Protocollo prevede inoltre che la società in house darà esecuzione agli obblighi di servizio pubblico conseguenti e, pertanto, sarà tenuta ad eseguire, tra l'altro: a) la progettazione e realizzazione di interventi infrastrutturali collocati lungo la rete di competenza, tra cui il completamento della realizzazione della terza corsia, opera attratta alla competenza del Commissario Delegato ex OPCM n. 3702/2008 attualmente individuato nella figura del Presidente della Regione Friuli Venezia Giulia a seguito della dichiarazione dello stato di emergenza determinatosi nel settore del traffico e della mobilità lungo la tratta A4 Venezia-Trieste; b) il contenimento degli aumenti tariffari in linea con il tasso d'inflazione.

(3) La suddetta tratta autostradale insiste sul corridoio mediterraneo e rientra nell'ambito delle reti di collegamento internazionale TEN-T (di seguito il "**Corridoio Mediterraneo**"). L'ampliamento della tratta attraverso la realizzazione della terza corsia è stato inserito nell'elenco delle opere strategiche di cui al piano JUNCKER ed è attualmente finanziato direttamente dalla Banca Europea per gli Investimenti pari passu con Cassa Depositi e Prestiti con risorse derivanti dai fondi infrastrutturali di cui al programma EFSI European Fund for Strategic Investiments. L'ottenimento delle suddette risorse finanziarie da parte del concessionario uscente ha consentito al Commissario Delegato di procedere nella realizzazione della terza corsia, i cui lavori risultano attualmente completati per circa il 46% ed in fase di costruzione per un ulteriore 24% del progetto, attività che dovrà

necessariamente proseguire, senza soluzione di continuità, in capo al nuovo soggetto subentrante.

(4) Il Protocollo di intesa sopra menzionato è stato seguito, poi, dall'adozione dell'articolo 13 bis del decreto-legge 16 ottobre 2017, n. 148, inserito dalla legge di conversione 4 dicembre 2017, n. 172 e s.m.i.. Il presente Accordo di Cooperazione costituisce lo strumento centrale per l'attuazione del predetto articolo 13 bis del decreto-legge n. 148 del 2017.

(5) Il presente Accordo di Cooperazione tra il MIMS e le Amministrazioni Pubbliche Territoriali consolida le relazioni e la collaborazione tra tali istituzioni in relazione agli interessi comuni connessi alle tratte autostradali A4 Venezia-Trieste, A23 Palmanova-Udine, A28 Portogruaro-Conegliano, A57 Tangenziale di Mestre per la quota parte e A34 raccordo Villesse-Gorizia.

Visto l'art. 117 della Costituzione che, in ogni caso, attribuisce alle Regioni la potestà legislativa concorrente in materia di grandi reti di trasporto nonché la potestà legislativa esclusiva in ogni materia non espressamente riservata alla legislazione dello Stato;

Visto l'art. 10 della legge costituzionale 10 ottobre 2001, n. 3, a tenore del quale "Sino all'adeguamento dei rispettivi statuti, le disposizioni della presente legge costituzionale si applicano anche alle regioni a statuto speciale ed alle Province autonome di Trento e di Bolzano per le parti in cui prevedono forme di autonomia più ampie rispetto a quelle già attribuite";

Considerato che lo statuto speciale della Regione Autonoma Friuli Venezia-Giulia, agli articoli 4 e 8, attribuisce alla Regione specifiche potestà legislative e amministrative in materia di viabilità. Il decreto legislativo 1 aprile 2004, n. 111 recante "Norme di attuazione dello statuto speciale della Regione Friuli Venezia Giulia concernenti il trasferimento di funzioni in materia di viabilità e trasporti" oltre a operare il trasferimento alla Regione medesima delle funzioni amministrative in materia di pianificazione, di programmazione, di progettazione, di esecuzione, di manutenzione, di gestione, di nuova costruzione o di miglioramento, nonché vigilanza delle reti stradali regionali e nazionali ricadenti sul territorio regionale, individua le modalità di esercizio delle funzioni concernenti la pianificazione e programmazione delle grandi opere relative alla rete autostradale e ai trafori (art. 2 c.5);

Visti l'art. 3 del TUE e gli artt. 14 e 170 del TFUE;

Visto il Regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 dicembre 2013 sugli "Orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti e sull'annullamento della Decisione n. 661/2010/UE";

Visti gli artt. 2 e 17 della Direttiva 2014/23/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 26 febbraio 2014, relativi, rispettivamente, ai principi di libera amministrazione delle autorità pubbliche e agli accordi di cooperazione tra enti nell'ambito del settore pubblico;

Visto l'art. 5 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, recante "Attuazione delle direttive 2014/23/UE, 2014/24/UE e 2014/25/UE sull'aggiudicazione dei contratti di concessione, sugli appalti pubblici e sulle procedure d'appalto degli enti erogatori nei settori dell'acqua, dell'energia, dei trasporti e dei servizi postali, nonché per il riordino della disciplina vigente in materia di Contratti Pubblici relativi a lavori, servizi e forniture";

Visti i punti 9, 10, 11, 12 della Risoluzione del Parlamento europeo del 18 maggio 2010 sui nuovi sviluppi in materia di appalti pubblici (2009/2175(INI) e l'orientamento espresso dall'Autorità per la Vigilanza sui Contratti Pubblici di lavori, servizi e forniture, con determinazione 21 ottobre 2010, n. 7, che conformemente a quanto affermato dalla giurisprudenza eurounitaria riconoscono la legittimità del ricorso a forme di cooperazione pubblico-pubblico, attraverso cui le amministrazioni assumono impegni reciproci, realizzando congiuntamente le finalità istituzionali loro affidate;

Visto l'art. 15, comma 1, della legge 7 agosto 1990, n. 241, a tenore del quale "Anche al di fuori delle ipotesi di cui all'art. 14, le amministrazioni pubbliche possono sempre concludere tra loro accordi per disciplinare lo svolgimento in collaborazione di attività di interesse comune";

Visto l'articolo 13 bis del decreto-legge 16 ottobre 2017, n. 148, inserito dalla legge di conversione 4 dicembre 2017, n. 172 e s.m.i., che è espressione del succitato principio di cooperazione fra enti;

Considerato che le parti del presente Accordo di Cooperazione ritengono di assoluta importanza la realizzazione di investimenti infrastrutturali sia autostradali che ferroviari, per la realizzazione di una rete transeuropea dei trasporti, anche allo scopo di stimolare l'economia degli interi territori attraversati, rilanciandone nell' immediato la crescita economica (art 3 del TFUE);

Considerato che lo Stato, la Regione Friuli-Venezia-Giulia e la Regione Veneto intendono stipulare, ai sensi degli artt. 2 e 17 della Direttiva 2014/23/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 26 febbraio 2014, dell'art. 13-bis del decreto-legge 16 ottobre 2017, n. 148, dell'art. 15 della legge 7 agosto 1990, n. 241 e della giurisprudenza eurounitaria e nazionale in materia, un accordo di cooperazione per lo svolgimento della missione di interesse generale di mobilità integrata;

Considerato che le parti pubbliche cooperanti, in ragione del presente Accordo di Cooperazione, intendono mettere a disposizione risorse umane, strumentali e finanziarie necessarie all'esecuzione congiunta dei rilevanti interventi infrastrutturali autostradali, ferroviari e di potenziamento delle opere complementari e connesse.

Tutto ciò premesso si conviene e si stipula quanto segue:

ART. 1

PREMESSE ED OGGETTO DELL'ACCORDO DI COOPERAZIONE

1.1 Le premesse e gli allegati costituiscono parte integrante e sostanziale del presente Accordo di Cooperazione, nonché strumento di interpretazione del medesimo secondo i canoni di leale collaborazione istituzionale nonché di correttezza e buona fede di cui agli art. 1362 e ss. c.c..

1.2 Il presente Accordo di Cooperazione tra il MIMS e le Amministrazioni Pubbliche Territoriali definisce e regola gli obblighi e le azioni svolte da ciascuna parte, nell'ambito dell'esercizio delle rispettive competenze, ai fini della promozione, realizzazione e gestione degli interventi e delle infrastrutture concernenti la mobilità e i trasporti lungo il Corridoio Mediterraneo, secondo quanto indicato in premessa ed esplicitamente previsto dal Protocollo d'Intesa sottoscritto fra le medesime parti in data 14 gennaio 2016, nonché dagli articoli successivi.

1.3 Nell'ambito delle azioni e degli obiettivi indicati dal presente Accordo di Cooperazione e in attuazione dell'art. 13-bis del decreto legge 16 ottobre 2017, n. 148 e s.m.i., il MIMS affida, per il tramite delle Amministrazioni Pubbliche Territoriali, in nome e per conto delle medesime, al Concessionario la realizzazione degli interventi e la gestione delle tratte autostradali A4 Venezia-Trieste, A23 Palmanova-Udine, A28 Portogruaro-Conegliano, A57

Tangenziale di Mestre per la quota parte e A34 raccordo Villesse-Gorizia, nei termini ed alle condizioni riportate nella successive Parti II e III.

ART. 2

OBIETTIVI STRATEGICI DELL'ACCORDO DI COOPERAZIONE

2.1 Per tutte le attività derivanti dal presente Accordo di Cooperazione lo Stato, la Regione Friuli-Venezia-Giulia e la Regione Veneto intendono realizzare il coordinamento necessario al raggiungimento dei seguenti obiettivi strategici:

i) promuovere la realizzazione di interventi infrastrutturali nel settore ferroviario per l'ammodernamento della rete ferroviaria esistente, al fine di migliorare i collegamenti fra le due Regioni, e da e per l'est europeo, favorendo l'integrazione modale e le connessioni con i sistemi portuali e aeroportuali insistenti nell'area;

ii) promuovere l'ammodernamento delle infrastrutture stradali e autostradali esistenti, avendo particolare attenzione allo sviluppo delle nuove tecnologie e alle politiche a favore della sicurezza stradale, soprattutto in relazione alla componente merci di attraversamento dell'area;

iii) promuovere azioni coordinate per la gestione del trasporto merci su strada ed autostrada, favorendo la realizzazione di interventi infrastrutturali per la sosta e lo sviluppo di tecnologie anche innovative per il monitoraggio ed il controllo delle merci, con particolare riferimento a quelle pericolose;

iv) promuovere una effettiva integrazione nelle politiche di sviluppo portuale dell'Alto Adriatico, con particolare riferimento alle realtà portuali di Venezia e Trieste, nonché azioni coordinate per la valorizzazione delle vie d'acqua interne;

v) programmare iniziative per il miglioramento della libera circolazione passeggeri e merci, sia potenziando la capacità delle infrastrutture esistenti, che favorendo forme di relazione intermodale con gli aeroporti di Venezia/Treviso e Ronchi dei Legionari;

vi) sviluppare azioni per il miglioramento della logistica distributiva delle merci nell'ambito costiero, favorendo lo sviluppo di vettori a basse emissioni inquinanti, al fine di aumentare la compatibilità del servizio logistico urbano con gli standard green richiesti dal turismo internazionale.

2.2 In tale contesto le Parti concordano che la priorità è rappresentata dalla prosecuzione nell'adeguamento del Corridoio Mediterraneo attraverso l'ampliamento e la gestione dell'autostrada A4 nella tratta Venezia-Trieste, quale intervento infrastrutturale di potenziamento, anche in un'ottica di intermodalità, allo scopo di sviluppare e migliorare la mobilità passeggeri e merci.

2.3 Per il raggiungimento dei suddetti obiettivi, le Parti riconoscono che lo sviluppo sostenibile del territorio possa essere meglio garantito dal diretto coinvolgimento delle Regioni sia quali soggetti competenti nella programmazione e pianificazione dello sviluppo del territorio sia quali soggetti direttamente coinvolti nella realizzazione dell'opera di cui al punto precedente anche attraverso:

1. l'adozione di una politica tariffaria che, al contempo, assicuri la tutela dei diritti dei consumatori e favorisca la crescita economica del territorio, e sia comunque orientata alla tutela ambientale;
2. la destinazione delle risorse finanziarie necessarie alla realizzazione degli interventi funzionali allo sviluppo delle infrastrutture dei territori delle Regioni interessate.

ART. 3

COMITATO DI INDIRIZZO E DI COORDINAMENTO

3.1 Per il raggiungimento e il monitoraggio di tali obiettivi strategici è prevista la costituzione di un Comitato congiunto paritetico, denominato "**Comitato di indirizzo e coordinamento**" di seguito Comitato.

3.2 Il Comitato ha il compito di:

a) promuovere le misure per la intermodalità, anche con riferimento alle autostrade del mare e viaggianti;
b) promuovere il c.d. Modal Shifting;
c) promuovere il network infrastrutturale (interporti, infrastruttura ferroviaria e porti);
d) promuovere la tutela dell'ambiente e della sicurezza dell'infrastruttura, secondo i parametri europei;
e) proporre, alle competenti Autorità, politiche tariffarie che consentano la realizzazione delle azioni di cui alle precedenti lettere a), b), c), d);

f) fornire gli indirizzi per la realizzazione delle azioni di cui alle precedenti lettere a), b), c), d) e monitorare il loro stato di avanzamento;

g) fornire alle Amministrazioni Pubbliche Territoriali gli indirizzi per la destinazione delle risorse finanziarie necessarie alla realizzazione degli investimenti funzionali allo sviluppo delle infrastrutture dei territori delle Regioni interessate.

ART. 4

COMPOSIZIONE, NOMINA E MODALITA' DI FUNZIONAMENTO DEL COMITATO

4.1 Il Comitato è un organismo collegiale, paritetico, permanente, composto da n. 6 (sei) membri, nominati su designazione del MIMS, del Ministero dell'economia e delle finanze nonché della Regione Friuli-Venezia-Giulia e della Regione Veneto con le seguenti modalità:

- n. 2 (due) membri di nomina del MIMS, di cui n. 1 (uno) con funzione di Presidente;
- n. 1 (uno) membro di nomina del Ministero dell'economia e delle finanze;
- n. 3 (tre) membri di cui n. 2 (due) di nomina della Regione Friuli-Venezia-Giulia e n. 1 (uno) di nomina della Regione Veneto.

4.2 Il Presidente del Comitato è tratto da una rosa di nominativi previamente condivisa dalle parti del presente Accordo di cooperazione. I membri di nomina del MIMS e del MEF sono dirigenti di prima o seconda fascia in servizio presso i Ministeri medesimi.

Alle riunioni del Comitato è invitato il coordinatore europeo del corridoio attraversato dall'Arteria Autostradale o un suo delegato.

I membri del Comitato durano in carica per tre anni e sono rinominabili.

4.3 Il Comitato si riunisce presso le sedi della Regione Friuli-Venezia-Giulia.

4.4 Il Comitato si riunisce su convocazione del Presidente in relazione alle proposte di deliberazioni di cui ai successivi commi 4.7 e 4.8 e comunque con cadenza almeno semestrale. Ove il Presidente non provveda nei termini predetti, la convocazione è disposta dal componente nominato in rappresentanza della Regione Friuli-Venezia-Giulia.

4.5. Il Comitato è validamente riunito con la presenza di almeno quattro componenti in carica, di cui due di nomina ministeriale compreso il Presidente. Le deliberazioni sono prese all'unanimità. Qualora non venga raggiunta l'unanimità, il Comitato delibera a maggioranza assoluta con il voto favorevole del Presidente.

4.6 Le delibere del Comitato di cui ai successivi punti 4.7 e 4.8 sono rispettivamente vincolanti per il Concessionario e per le Amministrazioni Pubbliche Territoriali

4.7 Il Concessionario deve sottoporre al Comitato, per l'approvazione, le delibere concernenti:

- il budget annuale di previsione;
- l'effettuazione di operazioni societarie straordinarie, di operazioni finanziarie a medio lungo termine, di operazioni di finanza straordinaria e l'acquisizione e/o dismissione di partecipazioni societarie;
- l'adozione di piani industriali e/o strategici, la predisposizione di un nuovo piano degli investimenti infrastrutturali e l'aggiornamento del piano economico-finanziario;
- l'approvazione e le modifiche dello statuto sociale e le variazioni del capitale sociale;
- l'assunzione di impegni di spesa superiori a Euro 5 milioni.

4.8 Le Amministrazioni Pubbliche Territoriali devono:

- richiedere al Comitato una preventiva valutazione circa il possesso dei requisiti di professionalità e onorabilità dei componenti il consiglio di amministrazione del Concessionario sulla base della disciplina vigente in materia;
- ottenere dal Comitato il parere sul bilancio di esercizio, successivamente al deposito delle relazioni di competenza del Collegio Sindacale e della Società di revisione del Concessionario.

4.9 Il Concessionario si obbliga a trasmettere ogni trimestre al Comitato i verbali delle assemblee dei soci, del consiglio di amministrazione, del collegio sindacale e dell'organismo di vigilanza.

4.10 Di ciascuna riunione e delle relative deliberazioni assunte deve essere redatto un verbale sottoscritto dal Presidente e dal Segretario.

4.11 L'organizzazione e il funzionamento del Comitato, nonché le modalità e la tempistica dei propri adempimenti è disciplinato con apposito Regolamento dello stesso Comitato, riportate nell'Allegato M) del presente Accordo di Cooperazione;

4.12 A ciascun componente del Comitato saranno riconosciute esclusivamente le spese sostenute e documentate per la partecipazione alle riunioni del medesimo Comitato. Nessun compenso viene riconosciuto per le attività svolte dai medesimi componenti.

4.13 Il supporto organizzativo ai lavori del Comitato è assicurato dalle strutture tecniche del Concessionario che dovrà, altresì, sostenere le spese di funzionamento del Comitato, che verranno quantificate nel Regolamento di cui al precedente comma 11.

ART. 5

MODALITA' DI VERIFICA DEGLI OBIETTIVI

5.1 Il Comitato, al fine di attuare il presente Accordo di Cooperazione e sovrintendere al raggiungimento dei relativi obiettivi, dovrà ricevere dal Concessionario una informativa semestrale contenente:

- lo stato di realizzazione degli obiettivi strategici di cui all'art. 2;
- indicazioni sugli equilibri economico-finanziari;
- l'andamento del traffico e gli indicatori di sinistrosità.

5.2 Con riferimento all'esecuzione di obblighi, anche di livello internazionale, richiamati e/o assunti nell'ambito del presente Accordo di Cooperazione, lo Stato (Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Ministero dell'economia e delle finanze) nonché la Regione Friuli-Venezia-Giulia e la Regione Veneto trasmettono al Comitato una relazione annuale in merito alla parte di propria competenza.

5.3 Il Comitato ha facoltà di richiedere ulteriori informazioni che dovesse ritenere utili o necessarie per la verifica del perseguimento degli obiettivi di cui al presente Accordo di Cooperazione.

ART. 6

EFFETTI GIURIDICI DELL'ACCORDO DI COOPERAZIONE

6.1 I soggetti pubblici che stipulano il presente Accordo di Cooperazione sono tenuti a porre in essere tutti gli atti applicativi ed attuativi dell'Accordo stesso, attesa l'efficacia di legge per le parti del medesimo.

6.2 Le parti hanno l'obbligo di rispettare l'Accordo in ogni sua parte e non possono compiere validamente atti successivi che violino o ostacolino l'Accordo medesimo o che contrastino con esso.

6.3 Si applicano, in quanto compatibili, i principi del Codice Civile in materia di obbligazioni e contratti.

6.4 Fermo restando quanto sopra previsto, le Parti si danno espressamente atto che i rapporti tra Concedente e Concessionario sono disciplinati dalla parte II e III dell'Accordo di Cooperazione e che, in nessun caso, la violazione da parte di un ente o soggetto giuridico dei principi di cui alla parte I potrà, di per sé, determinare effetti giuridici rispetto al rapporto concessorio regolato dalla parte II e III.

PARTE II

REGIME EMERGENZIALE

ART. 7

AMBITO DI APPLICAZIONE

7.1 Come riportato alle lett. e) e seguenti delle Premesse al presente Accordo di Cooperazione con l'Ordinanza al Commissario Delegato è stato affidato il compito di porre in essere tutte le iniziative finalizzate alla sollecita realizzazione delle opere ivi indicate potendo adottare, in sostituzione dei soggetti competenti in via ordinaria, gli atti e i provvedimenti occorrenti alla urgente realizzazione delle stesse.

7.2 L'Ordinanza, tra le altre, attribuisce specifici poteri al Commissario Delegato, fra i quali anche quello di provvedere all'istruttoria tecnica relativa allo stato di avanzamento lavori ai fini dell'adozione dei provvedimenti di competenza del Concedente in materia di tariffa.

7.3 L'Ordinanza prevede espressamente, altresì, che tutti gli oneri derivanti dalla sua applicazione siano posti a carico del Concessionario uscente nei limiti delle somme previste nel piano economico – finanziario allegato alla Convenzione sottoscritta dalla Concessionaria con il Concedente in data 7 novembre 2007, il cui schema è stato approvato con legge 6 giugno 2008 n. 101.

7.4 L'Ordinanza prevede, inoltre, che, fermo restando il limite complessivo del piano economico finanziario, il Concessionario uscente è autorizzata ad effettuare i pagamenti anche in difformità alla tempistica ed agli importi dei singoli interventi previsti dal piano economico finanziario.

7.5 L'ordinanza prevede, infine, al suo art. 6 comma 2, delle specifiche modalità di aggiornamento del piano economico-finanziario qualora, a seguito dell'approvazione del progetto definitivo ovvero nel corso dell'iter progettuale e realizzativo degli interventi, derivino delle eccedenze di spesa, rispetto all'importo complessivo previsto nel piano

economico finanziario allegato alla Convenzione sottoscritta dal Concessionario con il Concedente in data 7 novembre 2007.

7.6 L'art. 6-ter, comma 1, lett. a), della legge 7 agosto 2012, n. 131, prevede che restano fermi, tra gli altri, gli effetti dell'Ordinanza.

7.7 In considerazione di quanto sopra esposto, le parti ritengono indispensabile recepire gli effetti derivanti dall'applicazione dell'Ordinanza.

7.8 Tutto quanto precede e gli allegati formano parte integrante e sostanziale del presente Accordo di Cooperazione.

7.9 Le parti si danno reciprocamente atto di non aver alcun diritto, pretesa, interesse o aspettativa in relazione a qualsivoglia atto o provvedimento intercorso precedentemente alla data di efficacia del presente Accordo di Cooperazione.

7.10 Per le opere di cui all'art. 8.1, lett. B. del presente Accordo, fino al permanere dello Stato di Emergenza nonché per l'ulteriore periodo necessario per il rientro nel regime ordinario ai sensi della normativa pro tempore vigente, assunto che il Concessionario subentra, ai sensi dell'art. 9 del presente Accordo, negli oneri derivanti dall'applicazione dell'Ordinanza, attualmente in capo al Concessionario uscente, nei limiti delle somme previste nel piano economico-finanziario allegato al presente Accordo di Cooperazione e fermo restando quanto previsto nell'Ordinanza per eventuali spese in eccedenza, non trovano applicazione gli articoli, o parti di essi, dell'Accordo di Cooperazione che determinano obblighi e/o responsabilità da parte del Concedente e/o del Concessionario e/o comunque incompatibili con la disciplina prevista nell'Ordinanza, tra i quali:

- Art. 9 (Obblighi del Concessionario)
- Art. 12 (Garanzie)
- Art. 13 (Responsabilità verso terzi e assicurazioni)
- Art. 29 (Poteri e vigilanza del Concedente)
- Art. 31 (Risoluzione dalla Concessione per inadempimento del Concessionario)
- Art. 16 (Piano Economico-Finanziario)
- Art. 23 (Adeguamento annuale della tariffa unitaria media)
- Art. 24 (Meccanismo di premialità/penalità con riferimento alla valutazione della qualità dei servizi)

- Art. 25 (Progettazione)
- Art. 26 (Termini per la presentazione delle progettazioni)
- Art. 27 (Espropri)
- Art. 28 (Verifiche e collaudi)
- Art. 32 (Accertamento delle violazioni e sanzioni)
- Art. 33 (Penalità sull'esecuzione degli investimenti)
- Art. 37 (Regime dei lavori e delle forniture di beni e servizi).

L'attuazione di quanto previsto nel presente comma sarà oggetto di verifica e di monitoraggio annuale, entro i termini di cui al successivo art. 23.5 del presente Accordo di Cooperazione, tra il Concedente ed il Concessionario sentito il Commissario Delegato.

7.11 Allo scadere dello Stato di Emergenza, ed al successivo rientro nell'ordinario in base alla normativa pro tempore vigente, gli articoli di cui al precedente comma 10, torneranno ad essere applicabili, senza effetti retroattivi rispetto alla data di intervenuto rientro nell'ordinario.

7.12 Il Concedente prende atto e riconosce sin d'ora che:

(i) allo scadere dello Stato di Emergenza ed al successivo rientro nell'ordinario in base alla normativa pro tempore vigente, il Concessionario subentrerà senza soluzione di continuità al Commissario delegato nella realizzazione e/o gestione delle opere di cui all'art. 8.1, lettera B. del presente Accordo;

(ii) allo scadere dello Stato di Emergenza, le opere di competenza del Commissario delegato di cui al presente Accordo di Cooperazione, come indicate all'art. 8.1, lett B., si intenderanno accettate nello stato in cui si trovano, con rinuncia a sollevare qualsiasi eccezione, rivalsa o pretesa nei confronti del Concessionario.

7.13 In ogni caso, il Concedente ed il Concessionario concordano di apportare alla data di cessazione dello Stato di Emergenza, al piano economico finanziario allegato all'Accordo di Cooperazione ovvero all'Accordo di Cooperazione e relativi allegati, le modifiche che si renderanno necessarie per dare attuazione al presente articolo e consentire il progressivo regolare subentro ai sensi del presente articolo, senza pregiudizi per il Concessionario e per l'utenza autostradale.

PARTE III

TERMINI E CONDIZIONI PER LA REALIZZAZIONE DEGLI INTERVENTI E LA GESTIONE DELL'INFRASTRUTTURA AUTOSTRADALE OGGETTO DEL PRESENTE ACCORDO

SEZIONE I – AMMINISTRATIVA CONTRATTUALE

ART. 8

OGGETTO

8.1 Il presente Accordo di Cooperazione disciplina il rapporto tra il Concedente e il Concessionario per la gestione in regime di concessione della Arteria Autostradale costituita dalle seguenti tratte:

- A4 VENEZIA-TRIESTE;
- A23 PALMANOVA-UDINE;
- A28 PORTOGRUARO-CONEGLIANO;
- A57 TANGENZIALE DI MESTRE PER LA QUOTA PARTE;
- A34 RACCORDO VILLESSE-GORIZIA.

nonché, per la progettazione, la realizzazione e gestione degli interventi di seguenti elencati e riportati nell'Allegato A) al presente Accordo di Cooperazione.

A. Opere di competenza del Concessionario:

P.57 PROLUNGAMENTO A28 TRATTO SACILE OVEST - CONEGLIANO: LOTTO 28
P.93 PROLUNGAMENTO A28 TRATTO SACILE OVEST - CONEGLIANO: LOTTO 29
P.85B NUOVO CASELLO DI RONCHIS – OPERE DI COMPLETAMENTO
P.114 ULTERIORI INTERVENTI PER AMMODERNAMENTO ED AMPLIAMENTO AREE DI SERVIZIO
P.108 PIANO PER LA SICUREZZA AUTOSTRADALE: INFORMAZIONI UTENZA TRAMITE PMV FISSE E MOBILI
P.62 P.83 PIANO DI RISANAMENTO ACUSTICO: BARRIERE FONOASSORBENTI POZZUOLO DEL FRIULI
P.63 PIANO DI RISANAMENTO ACUSTICO: BARRIERE FONOASSORBENTI RONCHI DEI LEGIONARI
P.102 PIANO DI RISANAMENTO ACUSTICO: BARRIERE FONOASSORBENTI CAMPOFORMIDO E PASIAN DI PRATO
P.121 PIANO DI RISANAMENTO ACUSTICO: BARRIERE FONOASSORBENTI DUINO AURISINA
P.122 PIANO DI RISANAMENTO ACUSTICO: BARRIERE FONOASSORBENTI AZZANO DECIMO E FIUME VENETO
PIANO DI RISANAMENTO ACUSTICO: ULTERIORI INTERVENTI DI BARRIERE FONOASSORBENTI

P.91 RAZIONALIZZAZIONE SPAZI NUOVA PALAZZINA CENTRO SERVIZI DI PALMANOVA
P.142 SISTEMA AUTOMATICO DI RILEVAMENTO EVENTI
P.145 RAMPE A27/A28
P.147 A28 – LAVORI DI RIQUALIFICAZIONE DELLE BARRIERE DI SICUREZZA AUTOSTRADALI BORDO PONTE SUI MANUFATTI
INNOVAZIONI GESTIONALI
P.126 CENTRO SERVIZI E MAGAZZINO RICOVERO AUTOMEZZI DI PORCIA
P.64 P.64 BIS BRETELLA NOVENTA SS. 14 - 1 STRALCIO
P.141 ISTITUZIONE DEL COA PRESSO IL COMPARTIMENTO POLIZIA STRADALE PER IL VENETO DI PADOVA
P.148 RAZION. SPAZI C.S. PALMANOVA - NUOVE RETI SOTTOSERVIZI E SISTEMAZIONI ESTERNE
P.151 REALIZZAZIONE ELEMENTI ANTINTRUSIONE E PROTEZIONE PILE DI MANUFATTI SU INTERA RETE
NUOVI INTERVENTI FINALIZZATI ALLA TUTELA AMBIENTALE E ALL'EFFICIENTAMENTO ENERGETICO
P.150 LAVORI DI RIQUALIFICAZIONE DELLE BARRIERE DI SICUREZZA SULLO SPARTITRAFFICO NEL TRATTO LISERT-REDIPUGLIA
P.76 P.101 TRATTO QUARTO D'ALTINO - S. DONA' DI PIAVE
P.92 NUOVO CASELLO AUTOSTRADALE DI MEOLO KM 19+690
P.75 P.94 ADEGUAMENTO RACCORDO AUTOSTRADALE VILLESSE-GORIZIA.

B. Opere di competenza del Commissario Delegato:

P.110 PIANO PER LA SICUREZZA AUTOSTRADALE: REALIZZAZIONE DI DUE AREE DI SOSTA PER MEZZI PESANTI
P.111 PIANO PER LA SICUREZZA AUTOSTRADALE: ADEGUAMENTO PISTE DI IMMISSIONE IN AUTOSTRADA – STRALCIO 1
P.111 PIANO PER LA SICUREZZA AUTOSTRADALE: ADEGUAMENTO PISTE DI IMMISSIONE IN AUTOSTRADA – STRALCIO 2
P.115 TRATTO S.DONA' DI PIAVE - SVINCOLO DI ALVISOPOLI (escluso) – SUB-LOTTO 1
P.115 TRATTO S.DONA' DI PIAVE - SVINCOLO DI ALVISOPOLI (escluso) – SUB-LOTTO 2 ASSE AUTOSTRADALE
P.115 TRATTO S.DONA' DI PIAVE - SVINCOLO DI ALVISOPOLI (escluso) – SUB-LOTTO 2 CAVALCAVIA
P.115 TRATTO S.DONA' DI PIAVE - SVINCOLO DI ALVISOPOLI (escluso) – SUB-LOTTO 3 ASSE AUTOSTRADALE
P.115 TRATTO S.DONA' DI PIAVE - SVINCOLO DI ALVISOPOLI (escluso) – SUB-LOTTO 3 CAVALCAVIA

P.116 NUOVO CASELLO AUTOSTRADALE DI ALVISOPOLI KM 69+900 E COLLEGAMENTO CON SS 14
P.106 TRATTO GONARS - VILLESSE – SUB-LOTTO 1
P.106 TRATTO GONARS - VILLESSE – SUB-LOTTO 2
P.106 TRATTO GONARS - VILLESSE – SUB-LOTTO 3
P.128 - TRATTO NUOVO PONTE SUL FIUME TAGLIAMENTO – GONARS E NUOVO SVINCOLO DI PALMANOVA E VARIANTE SS. 352 1° LOTTO
P.90 RIFACIMENTO BARRIERE CASELLO DI PORTOGRUARO
P.100 RIFACIMENTO BARRIERE ESISTENTI
P.103 CASERMA DI S. DONA' DI PIAVE

8.2 Le caratteristiche tecniche dell'Arteria Autostradale, l'ubicazione delle aree di servizio, nonché le modalità di esazione del pedaggio sono riportate nell'Allegato B) del presente Accordo di Cooperazione.

8.3 Sono allegati al presente Accordo di Cooperazione per formarne parte integrante:

A) Descrizione interventi;
B) Caratteristiche tecniche dell'Arteria Autostradale, aree di servizio e modalità di esazione del pedaggio;
C) Classificazione degli interventi di ordinaria manutenzione;
D) Cronoprogramma degli interventi;
E) Piano economico-finanziario (PEF) e Piano finanziario regolatorio (PFR);
F) Sistema di contabilità regolatoria;
G) Requisiti di solidità patrimoniale;
H) Tariffa unitaria media, criteri di determinazione delle componenti tariffarie e modalità di adeguamento annuale;
I) Analisi trasportistica;
J) Indicatori di qualità;
K) Disciplinare per l'applicazione di sanzioni e di penali;
L) Statuto del Concessionario;
M) Regolamento del Comitato di indirizzo e coordinamento.

ART. 9

OBBLIGHI DEL CONCESSIONARIO

9.1 Fermo restando quanto previsto al precedente art. 7, il Concessionario assume l'obbligo di provvedere, a propria cura e spese, e con la speciale diligenza professionale richiesta dal 1176 comma 2 del Codice Civile e in base alla speciale responsabilità stabilita dall'art. 2050 del Codice Civile, alla gestione dell'Arteria Autostradale, nonché alla progettazione di fattibilità tecnica ed economica, definitiva ed esecutiva ed alla realizzazione e gestione degli interventi riportati all'art. 8, comma 1 del presente Accordo di Cooperazione per tutta la durata del presente Accordo. A tal fine, limitatamente alle opere di cui al precedente art. 8.1, lettera A (*Opere di competenza del Concessionario*), il Concessionario dichiara di aver posto in essere le attività finalizzate ad acquisire la conoscenza piena dello stato di fatto e di diritto dei luoghi interessati dalla Concessione. Pertanto, non può eccepire, durante la Progettazione, l'Esecuzione dei Lavori o nel corso della Gestione dell'Arteria Autostradale, la mancata conoscenza dello stato dei luoghi e/o di relativi elementi, né conseguentemente avanzare eventuali pretese risarcitorie dovute a carenze conoscitive dei luoghi. Resta inteso che alla data di cessazione dello Stato di Emergenza, il Concessionario effettuerà i necessari sopralluoghi, in contraddittorio con il Concedente, volti ad acquisire la conoscenza dello stato di fatto e di diritto dei luoghi della concessione interessati dalle opere di cui al precedente art. 8.1, lettera B (*Opere di competenza del Commissario Delegato*) redigendo a tal fine apposito verbale.

9.2 In particolare il Concessionario provvede:

a. alla gestione tecnica dell'Arteria Autostradale;
b. al mantenimento della funzionalità e sicurezza dell'Arteria Autostradale attraverso la manutenzione e la riparazione tempestiva della stessa nel rispetto del piano di manutenzione ordinaria presentato secondo la classificazione prevista nell'Allegato C) nonché dei progetti di manutenzione straordinaria presentati ai sensi del presente Accordo di Cooperazione, fermo restando che qualora i costi per manutenzione (ordinaria e straordinaria), debitamente motivati e documentati in ragione del miglioramento degli standard di sicurezza, fossero ritenuti ammissibili dal Concedente, saranno considerati quali costi ammessi ai fini della determinazione della tariffa;

c. alla progettazione di fattibilità tecnica ed economica, definitiva ed esecutiva, ai sensi dell'art. 23 del Codice dei Contratti Pubblici, ed alla realizzazione e gestione degli interventi riportati all'art. 8, comma 1 del presente Accordo di Cooperazione, nonché, ai relativi oneri di direzione lavori, di collaudo e di accatastamento al demanio dello Stato – ramo strade. La realizzazione dei suddetti interventi dovrà avvenire nel pieno rispetto dei tempi previsti dal Cronoprogramma degli interventi riportato nell'Allegato D) del presente Accordo di Cooperazione;
d. al rispetto dei contenuti del piano economico-finanziario, in seguito denominato per brevità "PEF" e del piano finanziario regolatorio, in seguito denominato per brevità "PFR" riportati nell'Allegato E) del presente Accordo di Cooperazione;
e. ad attuare le direttive concernenti l'erogazione dei servizi all'utenza con l'individuazione dei livelli generali di qualità riferiti al complesso delle prestazioni e dei livelli specifici riferiti alla singola prestazione, assunte dal Concedente, anche tenuto conto della sussistenza dello Stato di Emergenza;
f. all'organizzazione, al mantenimento ed alla promozione di un servizio di soccorso stradale;
g. all'aggiornamento catastale dell'Arteria Autostradale entro un anno dall'efficacia del presente Accordo di Cooperazione;
h. al miglioramento del servizio, attraverso la promozione di attività strumentali e ausiliarie del servizio autostradale, fornite esclusivamente o prevalentemente da terzi agli utenti delle tratte autostradali assentite in concessione;
i. a presentare, all'esame del Concedente, entro il mese di novembre di ciascun anno successivo all'inizio dell'esercizio, il programma dei lavori di ordinaria manutenzione, così come definiti nell'art. 3, comma 1, lettera oo-quater) del Codice dei Contratti Pubblici, che intende eseguire nell'anno successivo distinti secondo la classificazione riportata nell'elenco di cui all'Allegato C) del presente Accordo di Cooperazione;
j. a presentare al Concedente, per l'approvazione, i progetti di manutenzione straordinaria, intendendo per tali tutti quegli interventi così come definiti nell'art. 3, comma 1, lettera oo-quinquies) del Codice dei Contratti Pubblici e non ricadenti nei lavori di ordinaria manutenzione di cui alla precedente lettera i);

k. alla effettuazione, secondo le modalità indicate dal Concedente, delle rilevazioni statistiche della circolazione;
l. ad adottare i criteri di predisposizione del sistema di contabilità regolatoria, di allocazione delle spese generali e di ammissibilità massima dei costi secondo la disciplina introdotta dalla delibera ART. n. 133/2018 e riportati all'Allegato F) del presente Accordo di Cooperazione;
m. ad inviare al Concedente e all'ART, entro 30 giorni dall'approvazione del bilancio di esercizio, lo schema di contabilità regolatoria redatto in attuazione di quanto riportato nell'Allegato F) del presente Accordo di Cooperazione, una relazione illustrativa che descriva dettagliatamente le metodologie di contabilità adottate ai fini della valorizzazione dei costi e della allocazione delle componenti economiche e patrimoniali, nonché, una relazione, redatta da una società di revisione indipendente dal Concessionario, attestante il rispetto delle prescrizioni contenute nel medesimo Allegato F);
n. ad inviare al Concedente entro il 15 ottobre di ogni anno, sulla base dei dati consuntivi e pre-consuntivi disponibili al 30 settembre, tutte le informazioni necessarie per la determinazione dell'adeguamento tariffario per l'anno successivo ai sensi dell'art. 23 del presente Accordo di Cooperazione, nonché, la conseguente proposta di aggiornamento del piano finanziario regolatorio;
o. alla trasmissione, su richiesta del Concedente e, in ogni caso, con cadenza trimestrale, delle informazioni inerenti i dati economici, finanziari, tecnici e gestionali della concessione, conformemente alle indicazioni fornite dal Concedente medesimo, anche in via telematica, nonché i rapporti di controllo e collegamento del Concessionario con altri soggetti e l'esercizio delle facoltà di cui all'art. 35 del presente Accordo di Cooperazione, consentendo al Concedente ogni attività di verifica ed ispezione ritenuta opportuna in ordine alle modalità di raccolta, elaborazione e trasmissione dei dati medesimi. Le informazioni devono essere trasmesse conformemente alle indicazioni fornite dal Concedente medesimo;

p. a certificare il bilancio, ai sensi dell'art. 11, comma 5, L. n. 498/92 e s.m.i., a mezzo di una società di revisione iscritta alla CONSOB, anche se società non quotata in borsa, da scegliere ai sensi della normativa vigente;
q. a mantenere adeguati requisiti di solidità patrimoniale, così come previsti nell'Allegato G);
r. a prestare, ovvero farsi prestare dagli appaltatori e dagli aggiudicatari delle gare, e se del caso integrare ed adeguare, nel rispetto della normativa vigente, tutte le garanzie e coperture assicurative previste dal Codice dei Contratti Pubblici, nonché le eventuali ulteriori garanzie previste dalla vigente normativa sull'esecuzione dei lavori;
s. a prevedere nel proprio statuto idonee misure atte a prevenire i conflitti di interesse degli amministratori e, per gli stessi, speciali requisiti di onorabilità e professionalità, nonché per almeno alcuni di essi, di indipendenza ai sensi dell'art. 2387 del Codice Civile;
t. a non ostacolare direttamente o indirettamente l'esercizio da parte del Concedente dei poteri di ispezione, di accesso e di acquisizione della documentazione e delle notizie utili alla verifica del rispetto da parte del Concessionario degli obblighi su di esso gravanti ai sensi di legge e del presente Accordo di Cooperazione nonché a fornire al Concedente, per i medesimi fini, tutte le notizie dallo stesso richieste;
u. ad affidare il 100% di lavori, forniture e servizi a terzi nel rispetto della normativa nazionale e eurounitaria vigente e del Codice dei Contratti Pubblici;
v. a sottoporre gli schemi dei bandi di gara per gli affidamenti di cui alla precedente lettera u) all'approvazione del Concedente come previsto dalla vigente normativa;
w. a prestare in caso di operazioni di carattere straordinario (fusioni, scissioni, trasformazioni, acquisti o cessioni di rami d'azienda e simili) tutte le garanzie idonee ad assicurare la completa realizzazione delle opere assentite in concessione e non eseguite alla data dell'operazione;
x. ad assicurare, in caso di operazioni di carattere straordinario, che all'esito dell'operazione stessa il costo della provvista finanziaria occorrente per l'adempimento degli obblighi del presente Accordo di Cooperazione non sarà

superiore a quello precedentemente sostenuto, assumendo come elemento di giudizio anche le variazioni del rating;

y. a richiedere la preventiva autorizzazione del Concedente per l'esecuzione di operazioni di carattere straordinario di cui alla precedente lettera w), in conformità alla normativa eurounitaria di cui al Regolamento CE n. 139/2004 nonché alla normativa regolamentare nazionale vigente;

z. a richiedere al Concedente, per le procedure di affidamento di cui alla precedente lettera u), nelle more dell'istituzione dell'Albo dei componenti le commissioni giudicatrici da parte dell'ANAC previsto dall'art. 78 del Codice dei Contratti Pubblici, la nomina delle commissioni di gara, come previsto all'art. 37 del presente Accordo di Cooperazione;

aa. a prevedere, nel proprio statuto, la presenza nel Collegio sindacale, e/o comunque nell'Organo di controllo societario, di un funzionario del Ministero dell'Economia e Finanze, che ne assume la Presidenza, e di uno del Concedente;

bb. a sottoporre al parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici (CSLLPP), per la loro valutazione tecnico – economica, i progetti delle opere nei casi previsti dal decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti n. 203 del 19 giugno 2015, adottato ai sensi dell'art. 11, comma 5-bis, della legge 23 dicembre 1992, n. 498 e s.m.i., nonché, nei casi previsti dal Codice dei Contratti Pubblici;

cc. di richiedere al CIPE il Codice Unico di Progetto, ai sensi dell'art. 11, commi 1 e 2, della legge n. 3/2003 e per le finalità di cui all'art. 1, commi 5 e 6, della legge 17 maggio 1999, n. 144, per ogni intervento – anche se realizzato con risorse finanziarie derivanti da tariffa – e di riportare l'adempimento a tale obbligo su tutta la documentazione amministrativa e contabile relativa all'intervento stesso; il Concessionario si impegna a fornire – in tale contesto – anche flussi costanti di informazioni al CIPE e al Concedente e, suo tramite, al Ministero dell'economia e delle finanze con modalità coerenti con il sistema di monitoraggio degli investimenti pubblici, di cui all'art. 1 della citata legge n. 144/1999 e al monitoraggio di cui al D.lgs. 29 dicembre 2011, n. 229;

dd. a concedere l'accesso gratuito ed incondizionato all'Arteria Autostradale all'Autorità di Pubblica Sicurezza nei limiti ed in adempimento delle disposizioni normative e regolamentari in vigore;

ee. al pieno rispetto della Direttiva 1999/62/CE come successivamente modificata dalle Direttive 2006/38/CE e 2011/76/UE, recepite con Decreto Legislativo n. 7 del 25 gennaio 2010 successivamente modificato con Decreto Legislativo n. 43 del 4 marzo 2014, nonché al pieno rispetto della Direttiva 2004/52/CE recepita con Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti del 18 novembre 2005;

ff. a rispettare e far rispettare le disposizioni inerenti la tracciabilità dei flussi finanziari di cui all'art. 3 della Legge 13 agosto 2010, n. 136, e s.m.i.;

gg. a subentrare in tutti i rapporti attivi e passivi derivanti dai contratti di appalto dei lavori avviati dal Concessionario uscente i cui lavori non risultano conclusi alla data di efficacia del presente Accordo di Cooperazione, come risultanti dal verbale redatto in contraddittorio con il Concedente, nonché negli oneri derivanti dall'applicazione dell'Ordinanza attualmente in capo al Concessionario uscente, come meglio precisati al precedente art. 7;

hh. ad attenersi, ai sensi e per gli effetti del combinato disposto dell'art. 37, comma 2, lettera g) 2° capoverso del decreto-legge 201/2011 e s.m.i., dell'art. 28, comma 10 del decreto-legge 9 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dall'art. 1, della legge 15 luglio 2011, n. 111, nonché dell'art. 18, comma 5, del d.lgs. 257/2016, agli schemi dei bandi predisposti dall'Autorità di regolazione dei trasporti, relativi alle gare per l'affidamento dei servizi sulle aree autostradali;

ii. al pieno rispetto di quanto previsto all'art. 13 e 14 del decreto-legge 28 settembre 2018 n. 109 e ss.mm.ii. in tema di adozione di un sistema di monitoraggio dinamico per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali in condizioni di criticità.

9.3 Il Concessionario si impegna a sottoscrivere il Contratto di Finanziamento e/o a reperire le risorse finanziarie necessarie al finanziamento dell'Arteria Autostradale entro e non oltre il successivo tra (i) il termine di 120 giorni decorrenti dalla data di ricezione da parte del Concessionario della notifica dell'avvenuta registrazione da parte della Corte dei Conti del decreto interministeriale di approvazione del presente Accordo di Cooperazione e (ii) il

termine di 120 giorni decorrenti dalla data di ricezione da parte del Concessionario della notifica dell'avvenuta registrazione da parte della Corte dei Conti del decreto interministeriale di approvazione del Terzo Atto Aggiuntivo di recepimento del Piano Finanziario transitorio del concessionario uscente Autovie Venete S.p.A. e (iii) il termine del 31 luglio 2022. Ai sensi e per gli effetti dell'art. 1456 del codice civile, il presente Accordo di Cooperazione si risolve qualora il concessionario non adempia a tale obbligo nel termine convenuto e sia stata infruttuosamente attivata la procedura di accertamento, contestazione e richiesta di adempimento da parte del Concedente ai sensi degli articoli 30 e 31 del presente Accordo.

In tale caso il Concedente provvede a comunicare il preavviso della determinazione di risoluzione del presente Accordo con l'indicazione degli elementi dell'accertamento dell'inadempimento, fissando il termine di 30 giorni entro il quale il Concessionario a mezzo PEC deve dare dimostrazione dell'intervenuta sottoscrizione del Contratto di Finanziamento ovvero, in caso contrario, presentare una memoria contenente le ragioni che hanno impedito la sottoscrizione del relativo contratto.

Trascorso il termine di cui sopra senza che il Concessionario abbia provveduto a documentare l'avvenuta sottoscrizione del Contratto di Finanziamento ovvero presentato le memorie, ovvero le ragioni addotte non siano state accettate dal Concedente, quest'ultimo, comunica al concessionario a mezzo PEC, entro 30 giorni dalla ricezione della memoria, che intende avvalersi della clausola risolutiva espressa. Con la ricezione di tale dichiarazione da parte del Concessionario la risoluzione si verifica di diritto.

9.4 Il Concessionario qualora ritenga necessario ed opportuno per la sicurezza del traffico attuare particolari prestazioni, eccedenti il servizio normale, provvede alle spese connesse effettuate dalle Forze di Polizia Stradale, previo assenso del Concedente. Sono a carico del Concessionario per il servizio di Polizia Stradale, la costruzione, manutenzione e accatastamento al patrimonio dello Stato delle casermette, le quali fanno parte integrante delle pertinenze autostradali.

9.5 Il Concessionario in particolare qualora constati la realizzazione di un'opera all'interno della fascia di rispetto dell'Arteria Autostradale, da parte di soggetti terzi, ne dà immediata comunicazione al Concedente, procedendo a termini di legge.

9.6 Alla scadenza della concessione il Concessionario retrocede e consegna, anche ai fini di cui all'art. 1177 del codice civile, al Concedente tutte le opere dell'Arteria Autostradale di cui all'art. 8 del presente Accordo di Cooperazione, nonché le relative pertinenze e gli immobili ed opere insistenti sull'area di pertinenza autostradale, a titolo gratuito ed in buono stato di conservazione senza alcun compenso per le migliorie eventualmente apportate e libere da pesi e gravami.

9.7 Il Concessionario dà atto ed accetta che, ai sensi di quanto previsto ai successivi art. 16 e 23, l'aggiornamento annuale del PFR e l'adeguamento annuale delle tariffe autostradali saranno effettuati con le modalità previste dall'ART con la Delibera n. 133/2018, con aggiornamento del presente Accordo di Cooperazione per quanto necessario. Con le medesime modalità si procederà in caso di revisione del PEF/PFR conseguente ad un nuovo piano di investimenti ovvero ad eventi straordinari che determinino un'alterazione del PEF/PFR così come previsto al successivo art. 16.

9.8 Il Concessionario consente al Concedente l'utilizzo della sede autostradale e sue pertinenze per la posa in opera di cavi. Le modalità e le condizioni di detta utilizzazione a titolo gratuito, per il solo perseguimento di finalità organizzative interne, realizzate direttamente e connesse alla gestione delle strade, restando escluso ogni diritto di concedere a terzi, sotto alcuna forma, l'utilizzo dei cavi posati (fatto salvo il ristoro di ogni costo comunque sopportato dal Concessionario), sono stabilite con apposito disciplinare sottoscritto tra le parti.

9.9 Fatto salvo quanto previsto all'art. 14, comma 4, è vietata la cessione di quote del Concessionario a soggetti diversi dalle Amministrazioni Pubbliche Territoriali. Il Concessionario deve mantenere costantemente la propria sede nel territorio italiano.

9.10 Il Concessionario ed i componenti degli organi societari rispondono civilmente e penalmente, nonché in via amministrativa, per tutte le attività derivanti dalla Parte II del presente Accordo di Cooperazione.

9.11 In caso di utilizzo delle pertinenze della sede autostradale, da parte di un Ente locale per la realizzazione di opere di pubblica utilità, lo stesso sarà soggetto al pagamento di oneri agevolati.

9.12 Il Concessionario si impegna a mantenere tutto il personale dipendente del Concessionario uscente con il subentro nei relativi contratti senza soluzione di continuità, come da ultimo bilancio approvato.

9.13 Il Concessionario si impegna, entro il termine di 12 mesi dalla data di efficacia del presente Accordo di Cooperazione, a prevedere l'implementazione di una piattaforma informatica condivisa con il Concedente, al fine di procedere all'inserimento delle informazioni richieste dalla Banca dati delle Amministrazioni Pubbliche (BDAP), istituita presso il Ministero dell'economia e delle finanze, ai sensi dell'articolo 13 della legge 31 dicembre 2009 n. 196.

9.14 Lo svolgimento da parte del Concessionario, direttamente o indirettamente tramite società controllate, di attività diverse da quelle previste all'art. 8 del presente Accordo di Cooperazione, comunque in misura inferiore al venti per cento del totale delle attività svolte dal concessionario medesimo, devono essere preventivamente autorizzate dal Concedente e contabilizzate in modo separato.

ART. 10

DURATA DELLA CONCESSIONE

10.1 La durata della concessione, comprensiva delle fasi di progettazione, realizzazione delle opere di cui all'art. 8 e gestione dell'Arteria Autostradale, è fissata in 30 anni decorrenti dalla data di efficacia del presente Accordo di Cooperazione.

10.2 L'efficacia del presente Accordo di Cooperazione è sospensivamente condizionata ai sensi dell'art. 42 del presente Accordo di Cooperazione.

10.3 Alla scadenza del presente Accordo di Cooperazione, il Concessionario provvede al trasferimento dell'Arteria Autostradale assentita in concessione in proprietà al Concedente nonché delle relative pertinenze, a titolo gratuito ed in buono stato di conservazione e libere da pesi e gravami.

10.4 Il Concedente almeno due anni prima della scadenza del presente Accordo di Cooperazione effettua, in contraddittorio con il Concessionario, tutte le verifiche necessarie a valutare lo stato complessivo dell'Arteria Autostradale ed ordina, se del caso, i necessari ripristini e le occorrenti modificazioni dello stato dei luoghi in conformità del progetto esecutivo e delle eventuali successive concordate modificazioni.

10.5 Alla scadenza del periodo di durata della concessione i rapporti inerenti all'eventuale successione tra il subentrante ed il Concessionario uscente sono regolati dal successivo art. 11.

ART. 11

RAPPORTI INERENTI LA SUCCESSIONE TRA IL SUBENTRANTE ED IL CONCESSIONARIO USCENTE

11.1 Fermo restando quanto previsto al successivo comma 4, alla scadenza del presente Accordo di Cooperazione, il Concessionario resta obbligato a proseguire nella gestione ordinaria dell'Arteria Autostradale e delle relative pertinenze, alle condizioni di cui all'Accordo medesimo, fino al trasferimento della gestione stessa al concessionario subentrante e fermi restando gli obblighi manutentivi a garanzia della sicurezza della circolazione.

11.2 Ai fini dell'affidamento della nuova Concessione, il Concedente si impegna ad avviare le procedure di affidamento con congruo anticipo, comunque non inferiore ai 24 (ventiquattro) mesi prima della data di scadenza del presente Accordo di Cooperazione, in modo tale da evitare soluzione di continuità nell'esercizio dell'Arteria Autostradale. In caso di scadenza anticipata del presente Accordo di Cooperazione per qualunque motivo, il Concedente si adopererà per avviare la necessaria procedura di affidamento prontamente, ed in ogni caso entro e non oltre 180 giorni dalla relativa data di scadenza.

11.3 In caso di scadenza anticipata del presente Accordo di Cooperazione il Concedente si impegna, anche nei confronti degli istituti finanziatori del Concessionario, a fare in modo che nella documentazione di gara per il riaffidamento della concessione sia previsto l'obbligo del pagamento al Concessionario da parte del concessionario subentrante di un importo, calcolato ai sensi degli articoli 31, 16 e 34 del presente Accordo di Cooperazione a seconda della fattispecie che ha portato alla scadenza anticipata, e che l'efficacia della nuova concessione sia subordinata all'effettivo pagamento di tale importo da parte dell'aggiudicatario al Concessionario uscente, ovvero, su richiesta di quest'ultimo, direttamente nei confronti degli istituti finanziatori del Concessionario, sino a concorrenza di ciascun credito degli enti finanziatori medesimi nei confronti del Concessionario.

11.4 Resta in ogni caso inteso che qualora il subentro del nuovo concessionario non si sia verificato alla scadenza del presente Accordo di Cooperazione e comunque nell'ipotesi in cui l'indennizzo previsto dal presente Accordo di Cooperazione dovuto nei casi di estinzione anticipata del rapporto concessorio non sia stato pagato al Concessionario, senza pregiudizio per i propri diritti nei confronti del Concedente ai sensi del presente Accordo di Cooperazione, il Concessionario avrà diritto di proseguire nella gestione ordinaria dell'Arteria Autostradale, incassandone i ricavi da essa derivanti e alle condizioni di cui al presente Accordo di Cooperazione, fino al momento dell'effettivo pagamento dell'indennizzo per il tramite del nuovo concessionario subentrante e, in ogni caso, non oltre il periodo strettamente necessario al completo azzeramento del valore di indennizzo, calcolato, in ciascuna ipotesi, secondo le previsioni di cui al presente Accordo di Cooperazione, nei termini e alle condizioni previste nel PEF/PFR vigente alla scadenza come successivamente aggiornato. In tale contesto resta ferma la facoltà del Concedente di individuare in ogni momento un nuovo concessionario e che il pagamento dell'indennizzo di cui sopra continuerà a costituire una condizione del relativo subentro nella concessione di cui al presente Accordo di Cooperazione.

ART. 12

GARANZIE

12.1 Il Concessionario si impegna nei confronti del Concedente a farsi rilasciare dal progettista o dai progettisti esterni incaricati della progettazione una polizza di responsabilità civile professionale, entro i termini, nelle forme e con le modalità previsti dalla normativa vigente alla data di presentazione dei progetti. È a carico del Concessionario la polizza di responsabilità civile professionale a favore dei dipendenti incaricati della progettazione.

12.2 Il Concessionario si impegna nei confronti del Concedente a farsi rilasciare, dall'esecutore del e/o dei contratti di appalto, la relativa garanzia fideiussoria, entro i termini, nelle forme e con le modalità previsti dalla normativa tempo per tempo vigente.

12.3 Il Concessionario, ai sensi e con le modalità di cui all'art. 103, comma 1, del Codice dei Contratti Pubblici, si impegna a procurare da ciascun appaltatore alla data di stipula di ogni singolo contratto di appalto, a favore del Concedente, la garanzia di buona e tempestiva esecuzione dei lavori oggetto della concessione per un ammontare pari al 10% dell'importo

dei lavori di cui alle Opere riportate all'art. 8.1 lett. A del presente Accordo di Cooperazione, mediante polizza fidejussoria rilasciata da primario istituto creditizio o assicurativo, con firma regolarmente autenticata.

La suddetta garanzia, rilasciata in conformità agli schemi tipo contenuti nel Decreto del Ministero dello Sviluppo Economico del 19 gennaio 2018 n. 31, pubblicato su GURI n. 83 del 10 aprile 2018, deve contenere, ai sensi dell'art. 103, comma 4, del Codice dei Contratti Pubblici, l'espressa rinuncia al beneficio della preventiva escussione del debitore principale, la rinuncia alle eccezioni di cui all'art. 1957, comma 2 del c.c. ed è operativa entro 15 giorni liberi e consecutivi dalla semplice richiesta scritta del Concedente.

Nel caso in cui l'appaltatore sia in possesso del Certificato del Sistema di Qualità rilasciato ai sensi della normativa vigente, ai sensi e per gli effetti dell'art. 93 comma 7 del Codice dei Contratti Pubblici, l'importo della garanzia prevista dall'art. 103, comma 1, del Codice dei Contratti Pubblici, è ridotto del 50%.

12.4 Il Concessionario dovrà costituire a favore del Concedente una garanzia fidejussoria a fronte delle obbligazioni assunte per le penali relative al mancato o inesatto adempimento di tutti gli obblighi contrattuali relativi alla gestione dell'opera, per un importo pari al 10% dell'ammontare complessivo dei costi annui operativi di esercizio previsti nel PFR, nel periodo regolatorio successivo, da prestarsi con le modalità di cui all'art. 103 del Codice dei Contratti Pubblici.

12.5 La garanzia fidejussoria di cui al precedente punto 4 dovrà essere consegnata prima della sottoscrizione del presente Accordo di Cooperazione ed avere scadenza coincidente con la fine del primo periodo regolatorio da rinnovarsi sessanta (60) giorni prima della relativa scadenza, per un ulteriore periodo regolatorio e così per tutta la durata dell'Accordo di Cooperazione. Fatto sempre salvo l'esercizio della risoluzione della Concessione di cui all'art. 31 del presente Accordo di Cooperazione, nonché del potere sanzionatorio di cui all'art. 33 del presente Accordo di Cooperazione, il mancato rinnovo nei termini indicati costituirà causa di escussione della fidejussione in scadenza.

12.6 Le fideiussioni e le polizze dovranno essere rese con firma legalizzata ai sensi degli artt. 1, lett. l) e 30 del D.P.R. 445/00 che attesti il possesso dei necessari poteri di firma.

12.7 Le garanzie di cui ai precedenti commi sono svincolate ai sensi di legge ad eccezione dei casi di contestazione di inadempimenti da parte del Concedente.

12.8 Le garanzie di cui ai precedenti commi sono aggiornate in occasione delle revisioni del piano economico-finanziario per nuovi investimenti.

ART. 13

RESPONSABILITA' VERSO TERZI E ASSICURAZIONI

13.1 Almeno dieci giorni prima della consegna dei lavori il Concessionario, ai sensi dell'art. 103, comma 7, del Codice dei Contratti Pubblici, si impegna a farsi rilasciare dall'esecutore dei lavori una polizza assicurativa che tenga indenne il Concessionario ed il Concedente da tutti i rischi di esecuzione da qualsiasi causa determinati, e inclusa la responsabilità civile per danni a terzi nell'esecuzione dei lavori sino alla data di emissione del certificato di collaudo provvisorio o di regolare esecuzione, per una somma assicurata pari al 100% dell'importo dei lavori di cui all'art. 8, lett. A) del presente Accordo di Cooperazione oggetto dell'affidamento e per un massimale contro la responsabilità civile verso terzi pari a € 5.000.000,00 (cinquemilioni/00);

13.2 Con la polizza di cui al precedente comma 1 l'esecutore dei lavori assume, altresì, la responsabilità per i danni subiti dal Concessionario e dal Concedente a causa del danneggiamento o della distruzione totale o parziale di impianti ed opere, anche preesistenti, verificatesi nel corso dell'esecuzione dei lavori.

13.3 Il Concessionario, ai sensi dell'art. 103, comma 8, del Codice dei Contratti Pubblici, si impegna inoltre a farsi rilasciare dall'esecutore dei lavori, con decorrenza dalla data di emissione del certificato provvisorio di collaudo o certificato di regolare esecuzione dei lavori di cui alle Opere riportate al precedente art. 8 o comunque decorsi dodici mesi dalla data di ultimazione degli stessi, una polizza indennitaria decennale a copertura dei rischi di rovina totale o parziale delle opere realizzate di cui all'art. 8, lett. A) del presente Accordo di Cooperazione, ovvero dei rischi derivanti da difetti di costruzione, con limite di indennizzo pari al 20 per cento del valore dei lavori medesimi.

13.4 Il Concessionario, ai sensi dell'art. 103, comma 8, ultimo capoverso, del Codice dei Contratti Pubblici, si impegna a farsi rilasciare dall'esecutore dei lavori anche una polizza di assicurazione della responsabilità civile per danni cagionati a terzi, che sollevi il

Concessionario e il Concedente da ogni responsabilità al riguardo. Detta polizza avrà decorrenza dalla data di emissione del certificato di collaudo provvisorio o del certificato di regolare esecuzione e durata di dieci anni, con massimale non inferiore a € 5.000.000,00 (cinquemilioni/00).

13.5 Le polizze di cui ai commi precedenti dovranno essere rilasciate in conformità agli schemi tipo contenuti nel Decreto del Ministero dello Sviluppo Economico del 19 gennaio 2018 n. n. 31.

13.6 Le fideiussioni e le polizze dovranno essere rese con firma legalizzata ai sensi degli artt. 1, lett. l) e 30 del D.P.R. 445/00 che attesti il possesso dei necessari poteri di firma.

13.7 Le garanzie di cui ai precedenti commi sono svincolate ai sensi di legge ad eccezione dei casi di contestazione di inadempimenti da parte del Concedente.

13.8 Le garanzie di cui ai precedenti commi sono aggiornate in occasione delle revisioni del piano economico-finanziario.

SEZIONE II – ECONOMICO – FINANZIARIO – PATRIMONIALE

ART 14

BILANCIO E PARTECIPAZIONI DEL CONCESSIONARIO

14.1 Il Concessionario deve trasmettere al Concedente entro 2 (due) mesi dalla data di approvazione, il bilancio di esercizio approvato dall'assemblea ed il bilancio consolidato di gruppo, ove predisposto. Entro lo stesso termine il Concessionario deve trasmettere al Concedente tutti gli elementi, anche non rilevabili dal bilancio di esercizio approvato, idonei ad attestare il permanere dei requisiti di solidità patrimoniale.

14.2 Il Concessionario è obbligato a comunicare al Concedente, entro 2 (due) mesi dall'assunzione dell'atto, l'eventuale acquisizione o variazione di partecipazioni, di rami d'azienda ovvero la costituzione di società che abbiano ad oggetto sociale le attività di cui all'art. 3, comma 3 n. 1, della L. 28 aprile 1971 n. 287, così come modificata dall'art. 19 della L. 136/99.

14.3 Il Concessionario dichiara di non detenere partecipazioni in società che esercitano attività totalmente estranee all'oggetto della Concessione.

14.4 La composizione azionaria del Concessionario, come risultante dal libro soci alla data di efficacia del presente Accordo di Cooperazione sarà la seguente:

- REGIONE AUTONOMA FRIULI VENEZIA GIULIA, con possesso di circa il 90% del capitale sociale;
- REGIONE VENETO, con possesso del circa 10% del capitale sociale.

Fermo restando il divieto di partecipazione di soggetti privati nell'azionariato del Concessionario, le modifiche della compagine sociale del Concessionario sono subordinate alla preventiva autorizzazione del Concedente entro 45 (quarantacinque) giorni dall'invio da parte del Concessionario della richiesta di autorizzazione all'operazione. Decorso tale termine senza eccezioni da parte del Concedente, l'autorizzazione si intende rilasciata.

14.5 Il Concessionario si impegna a non procedere alla distribuzione di rimborsi di capitale fermo restando quanto previsto nel PEF originariamente allegato al presente Accordo di Cooperazione. Il Comitato di cui all'art. 3 del presente Accordo di cooperazione fornisce alle Amministrazioni Pubbliche Territoriali gli indirizzi per la destinazione delle risorse finanziarie necessarie alla realizzazione degli investimenti funzionali allo sviluppo delle infrastrutture dei territori delle Regioni interessate.

14.6 Il Concessionario deve comunicare le eventuali modificazioni dello Statuto entro 30 (trenta) giorni dalla loro attuazione al Concedente, per l'approvazione da effettuare nei successivi 30 (trenta) giorni.

14.7 Resta inteso che non potranno essere recuperate in tariffa eventuali perdite derivanti dalle attività collaterali a quelle della concessione, ovvero di società comunque partecipate dal Concessionario stesso.

ART. 15

AUTORIZZAZIONI PER MODIFICAZIONI SOGGETTIVE E/O OGGETTIVE DEL CONCESSIONARIO

15.1 Fermo restando quanto previsto all'art. 14.4 del presente Accordo di Cooperazione, sono sottoposte ad autorizzazione preventiva del Concedente, a pena di risoluzione dalla Concessione, le operazioni che implicano mutamenti soggettivi del Concessionario. Sono altresì sottoposte ad autorizzazione preventiva, a pena di risoluzione della Concessione, le operazioni dispositive di beni immobili reversibili accatastati.

15.2 Ai fini del comma 1, per modifiche soggettive riguardanti il Concessionario s'intende ogni operazione, posta in essere dal Concessionario di fusione, scissione, trasformazione, trasferimento/conferimento dell'azienda, mutamento di sede sociale o di oggetto sociale, scioglimento della società.

15.3 Qualora l'indice di solidità patrimoniale del Concessionario nell'Allegato G) del presente Accordo di Cooperazione, calcolato sulla base dei dati consuntivi del bilancio, risulti pari o inferiore a 1,6, non sono soggette ad autorizzazione preventiva del Concedente le operazioni di trasferimento delle partecipazioni detenute dal Concessionario, solo se esse comportano, nell'esercizio in cui si perfeziona l'operazione, un miglioramento del predetto indice. Qualora l'indice sia superiore al valore 1,6 l'operazione non è soggetta ad autorizzazione sempre che essa non comporti, nell'esercizio in cui la stessa operazione viene effettuata, un decremento di tale indice al di sotto del predetto valore 1,6. Ove dal bilancio dell'esercizio interessato risulti che le operazioni di cui ai precedenti periodi sarebbero dovute essere sottoposte ad autorizzazione preventiva ed invece non lo siano state, si applica al Concessionario la sanzione di cui al disciplinare allegato al presente Accordo di Cooperazione, fermo l'obbligo del Concessionario di ricostituire l'indice di solidità patrimoniale al valore preesistente alle operazioni medesime, relativamente al caso di cui al primo periodo ovvero al valore 1,6 relativamente al caso di cui al secondo periodo.

15.4 Le operazioni che comportano l'acquisizione da parte del Concessionario di partecipazioni non sono soggette ad autorizzazione preventiva del Concedente. Nel caso in cui il corrispettivo stabilito in relazione alle operazioni di cui al periodo precedente sia di ammontare superiore a 1/10 del patrimonio netto della Società al 31 dicembre dell'anno precedente, qualora l'indice di solidità patrimoniale previsto nell'Allegato G) del presente Accordo di Cooperazione, calcolato sulla base dei dati consuntivi del bilancio dell'esercizio in cui si è perfezionata l'acquisizione, risulti inferiore a 1,6, il Concessionario è tenuto a riequilibrare tale indice al livello minimo di 1,6.

15.5 Nei casi di cui ai commi 3 e 4 il riequilibrio, realizzato mediante aumenti di capitale reali tramite apporti di nuovi capitali, ovvero altri strumenti od operazioni volte al ripristino dell'indice di solidità patrimoniale, deve essere effettuato a pena di risoluzione della Concessione entro 6 mesi dalla data di approvazione del bilancio.

15.6 Ai fini del presente articolo, si intende per procedura di autorizzazione preventiva quella svolta ai sensi della Direttiva del Ministro delle infrastrutture, di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze, in data 30 luglio 2007, pubblicata nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana n. 224 del 26 settembre 2007.

15.7 Resta fermo che ogni operazione posta in essere dai soggetti controllanti del Concessionario e/o atti di disposizione di eventuali azioni della controllante del Concessionario non costituisce cambiamento di controllo e non è quindi soggetta ad autorizzazione o provvedimenti consimili.

ART. 16

PIANO ECONOMICO-FINANZIARIO E PIANO FINANZIARIO REGOLATORIO (PEF/PFR)

Allocazione dei rischi

16.1 Il rischio di progettazione, derivante da errori od omissioni di progettazione che rendono necessari interventi di modifica del progetto e che incidono sui tempi e sui costi di realizzazione degli interventi riportati all'art. 8 del presente Accordo di Cooperazione, è posto a carico del Concessionario, che è obbligato alla definizione dei diversi livelli progettuali.

16.2 Il rischio di costruzione è posto a carico del Concessionario, ad esclusione dei casi in cui l'eventuale incremento dei costi di costruzione e/o ritardo nei tempi di costruzione sia determinato da fatto del Concedente, da forza maggiore o da fatti di terzi non collegati al Concessionario o da fatti non riconducibili a responsabilità del Concessionario stesso. I costi di costruzione sono comprensivi dei costi relativi ai servizi di ingegneria occorrenti per la progettazione e realizzazione dell'opera. Gli oneri di progettazione rimangono a carico del Concessionario nel caso in cui i progetti non vengano approvati dal Concedente o in sede di Conferenza di servizi o dal CIPE ove previsto. Fermi restando gli eventi che, ai sensi dell'Accordo di Cooperazione danno luogo al diritto del Concessionario ad invocare il riequilibrio del PEF, tra i rischi di costruzione rientrano:

- il rischio di esecuzione dell'opera difforme dal progetto, collegato al mancato rispetto degli standard di progetto;
- il rischio di errata valutazione, imputabile al Concessionario, dei costi e tempi di costruzione;
- il rischio di inadempimenti contrattuali di fornitori e subappaltatori;

- il rischio di aumento del costo dei fattori produttivi o di inadeguatezza o indisponibilità dei medesimi fattori previsti nel progetto;
- il rischio di inaffidabilità ed inadeguatezza della tecnologia utilizzata.

16.3 Per cause di forza maggiore si intende ogni atto o fatto imprevisto e imprevedibile al momento della sottoscrizione del presente Accordo di Cooperazione e che sia non imputabile ad alcuna delle Parti e che, presenta carattere di eccezionalità, che la parte che la invoca non avrebbe potuto prevedere né prevenire con l'esercizio dell'ordinaria diligenza, tale da rendere oggettivamente impossibile o eccessivamente oneroso in tutto o in parte l'adempimento delle obbligazioni ai sensi del presente Accordo di Cooperazione.

A titolo meramente esemplificativo e a condizione che soddisfino i suddetti requisiti, sono cause di forza maggiore e/o di caso fortuito eventi quali:

a) guerre o atti di ostilità, comprese azioni terroristiche;
b) esplosioni, radiazioni e contaminazioni chimiche, biologiche, radioattive non dovute all'attività del Concessionario;
c) gravi eventi calamitosi di origine naturale;
d) epidemie e contagi, ivi inclusa l'emergenza epidemiologica da Covid-19;
e) onde di pressione causate da aeroplani che viaggiano a velocità supersonica;
f) incidenti aerei;
g) scioperi di carattere generale che impediscano o limitino lo svolgimento delle attività previste in capo al Concessionario ai sensi dell'Accordo di Cooperazione;
h) crisi sistemica del mercato finanziario.

16.4 Il rischio traffico è posto a carico del Concessionario sulla base della stima riportata nell'Allegato I) del presente Accordo di Cooperazione, fermo restando che tale stima è soggetta ad aggiornamento quinquennale in conformità all'articolo 2.4 dell'Allegato A alla Delibera ART 133/2018. Nel periodo regolatorio l'eventuale riduzione degli effettivi volumi di traffico rispetto alle previsioni riportate nel PEF/PFR allegato al presente Accordo di Cooperazione non darà diritto ad alcuna revisione del PEF/PFR, fatte salve le ipotesi nelle quali la contrazione del volume di traffico riconducibile ad eventi non imputabili al Concessionario ovvero non rientranti nelle condizioni operative normali dà luogo al diritto al riequilibrio del PEF ai sensi del presente Accordo di Cooperazione.

16.5 I tempi di realizzazione degli investimenti di competenza del Concessionario fissati nel PEF/PFR e nel Cronoprogramma sono vincolanti per il Concessionario stesso. In caso di inosservanza di tali tempi per colpa del Concessionario, si applicano le penali di cui all'art. 33, fatto salvo quanto previsto dai punti 24 e 27 della Delibera ART n. 133/2018.

Aggiornamento e revisione del PEF

16.6 Il PEF, redatto ai sensi del Decreto Interministeriale n. 125/97 del 15 aprile 1997, ed il PFR, redatto ai sensi della Delibera ART n. 133/2018, riportati nell'Allegato E) del presente Accordo di Cooperazione, risultano vincolanti per il Concessionario sino alla data di scadenza della Concessione fissata all'art. 10 del presente Accordo di Cooperazione, fatti salvi i previsti aggiornamenti.

16.7 Il PFR è aggiornato annualmente, in occasione della richiesta di adeguamento tariffario da applicare per il successivo anno, e, periodicamente, al termine di ciascun periodo regolatorio, nel rispetto in ogni caso dell'Equilibrio Economico Finanziario. In occasione del primo aggiornamento annuale del PFR si terrà conto dell'effettivo valore del subentro riconosciuto al Concessionario uscente ai sensi delle lettere aa) e dd) delle Premesse del presente Accordo di Cooperazione.

16.8 Al fine di assicurare gradualità all'evoluzione tariffaria nel periodo di gestione e di garantire il coordinamento tra i flussi di cassa prodotti dalla gestione autostradale e i fabbisogni finanziari necessari per la realizzazione dei nuovi investimenti, è possibile, anche in sede di aggiornamento annuale e/o revisione, prevedere nel PFR l'inclusione o la deduzione di poste figurative nei costi ammessi nella piena osservanza dell'Equilibrio Economico Finanziario, a condizione che sia rispettato il principio di neutralità economico-finanziaria e secondo le modalità previste dalla Delibera ART n. 133/2018, nonché quanto previsto al successivo art. 22.2.

16.9 Il PEF/PFR verrà sottoposto a revisione in occasione dell'approvazione del progetto definitivo da parte del Concedente, in presenza di un nuovo programma di investimenti ed al verificarsi di fatti non riconducibili al Concessionario che incidono sull'Equilibrio Economico Finanziario, tra i quali rientrano le sopravvenienze normative e/o regolamentari capaci di incidere anche in via mediata sull'Equilibrio Economico Finanziario della concessione, i casi di forza maggiore nonché le ipotesi di compromissione dello stesso conseguenti ad eventuali

modifiche del contratto di concessione derivanti tra l'altro da varianti o lavori e servizi e supplementari di cui all'art. 175, comma 1, del Codice dei Contratti Pubblici. Il Concedente e il Concessionario danno atto ed accettano che, sino al permanere dello Stato di Emergenza di cui al DPCM dell'11 luglio 2008 e successive proroghe di cui alle Premesse, l'aggiornamento del piano economico finanziario sarà effettuato anche con le modalità previste dall'art. 6 dell'Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri n. 3702/2008 e s.m.i.. Resta inteso che la revisione e l'aggiornamento del PEF saranno effettuati nel rispetto delle competenze di ART in materia tariffaria. Non si dà luogo alla revisione del PEF quando i nuovi e maggiori costi derivanti dalla necessità di rielaborare i livelli progettuali sono dipendenti da fatti imputabili al Concessionario, in coerenza con l'allocazione dei rischi progettuali.

16.10 L'importo del progetto definitivo approvato dal Concedente rappresenta il limite massimo ammissibile ai fini tariffari e sarà vincolante per il Concessionario per tutta la durata della concessione. Costituiscono fatti non imputabili al Concessionario:

a) le sopravvenienze normative e/o regolamentari capaci di incidere in via diretta sull'Equilibrio Economico Finanziario;
b) i casi di forza maggiore di cui al precedente comma 5);
c) le ipotesi di compromissione dell'equilibrio economico finanziario conseguenti ad eventuali modifiche del contratto di concessione di cui all'art. 175, comma 1, del Codice dei Contratti Pubblici.

La revisione, da effettuare con le modalità previste dalla Delibera ART n. 133/2018, deve consentire la permanenza dei rischi trasferiti in capo al Concessionario e delle condizioni di Equilibrio Economico Finanziario relative al contratto e potrà comportare modifiche al presente Accordo di Cooperazione da definire entro 6 mesi decorrenti dalla data di presentazione della revisione del PEF/PFR da parte del Concessionario.

16.11 La parte che intende attivare la procedura di revisione ne darà comunicazione per iscritto all'altra con l'esatta indicazione:

(i) dei presupposti e delle ragioni che comporterebbero una alterazione dell'Equilibrio Economico Finanziario del PEF/PFR, ovvero la presenza delle cause di cui al precedente comma, nonché,

(ii) della propria proposta per addivenire al nuovo equilibrio del PEF/PFR. L'altra parte dovrà comunicare per iscritto le proprie determinazioni in merito alla richiesta di revisione entro 30 (trenta) giorni dalla ricezione della stessa. Le Parti dovranno trovare un accordo nei successivi 60 (sessanta) giorni.

16.12 Ai fini della tutela della finanza pubblica strettamente connessa al mantenimento dell'allocazione dei rischi, la revisione del PEF è subordinata alla previa valutazione da parte del Nucleo di consulenza per l'attuazione delle linee guida per la regolazione dei servizi di pubblica utilità (NARS).

16.13 In caso di mancato accordo sul riequilibrio del piano economico finanziario, nei termini di cui al precedente art. 16, comma 11, le Parti possono recedere dal contratto. In caso di recesso del Concessionario o del Concedente, il Concedente farà in modo che sia corrisposto al Concessionario, ovvero, su richiesta di quest'ultimo direttamente nei confronti degli istituti finanziatori del Concessionario, un indennizzo pari alla somma tra:

a) il valore delle opere dell'Arteria Autostradale di cui all'art. 8 realizzate più gli oneri accessori (ivi inclusi gli importi corrisposti a titolo di valore di subentro di cui alle lettere aa) e dd) delle Premesse del presente Accordo di Cooperazione), al netto degli ammortamenti e delle variazioni eseguite ai fini regolatori, ovvero, nel caso in cui le opere dell'Arteria Autostradale di cui all'art. 8 non abbiano ancora superato la fase di collaudo, i costi effettivamente sostenuti dal Concessionario, purchè allibrati nei documenti contabili ed accettati dal Concedente;
b) le penali e gli altri costi sostenuti o da sostenere in conseguenza della risoluzione, ad esclusione degli oneri derivanti dallo scioglimento anticipato dei contratti di copertura del rischio di fluttuazione del tasso di interesse.

16.14 Per quanto attiene alla successione tra il Concessionario ed il nuovo soggetto affidatario della Concessione si applica quanto previsto all'art. 11 del presente Accordo di Cooperazione.

16.15 In sede di aggiornamento quinquennale del PEF, alla fine di ogni periodo regolatorio, il Concedente, sentita l'Autorità di Regolazione dei Trasporti per i profili di competenza di cui all'articolo 37, comma 2, lettera g), del Decreto-Legge n. 201/2011 e s.m.i. trasmette, entro il 15 ottobre dell'ultimo anno di ogni periodo regolatorio, la proposta di aggiornamento al

CIPE che si pronuncia, sentito il NARS, entro trenta giorni. Successivamente l'aggiornamento del PEF è approvato con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da emanarsi entro trenta giorni dalla avvenuta trasmissione dell'atto convenzionale ad opera dell'amministrazione concedente. L'aggiornamento quinquennale del PEF, da effettuare con le modalità previste dalla Delibera ART n. 133/2018, deve consentire la permanenza dei rischi trasferiti in capo al Concessionario e delle condizioni di Equilibrio Economico Finanziario.

16.16 E' a carico del Concessionario il rischio espropri, connesso a ritardi da espropri imputabili al Concessionario o a maggiori costi di esproprio per errata progettazione imputabile al Concessionario.

16.17 Rimangono a carico del Concedente:

1) il rischio di commissionamento, ossia il rischio che l'opera non riceva l'approvazione da parte di altri soggetti pubblici o dei portatori di interessi nei confronti dell'opera da realizzare, con conseguenti ritardi nella realizzazione e/o insorgenza di contenziosi, dovuti a cause non attribuibili al Concessionario;

2) il rischio amministrativo, connesso al notevole ritardo o al diniego nel rilascio di autorizzazione (pareri, nulla osta, licenze) da parte dei soggetti competenti, con conseguenti ritardi nella realizzazione degli interventi, dovuti a cause non attribuibili al Concessionario;

3) il rischio ambientale/o archeologico, ossia rischio di bonifica dovuto alla contaminazione del suolo ed il rischio di ritrovamenti archeologici, con conseguenti ritardi nella realizzazione dell'opera ed incremento dei costi per il risanamento ambientale o per la tutela archeologica, dovuti a cause non attribuibili al Concessionario.

16.18 Rimane a carico del Concedente il rischio normativo, regolamentare e politico, derivante dalle modifiche sopravvenute dell'assetto regolatorio e da decisioni politiche programmatiche non prevedibili contrattualmente, con conseguente aumento dei costi per l'adeguamento.

ART. 17

MECCANISMO DI REVENUE SHARING

17.1 A partire dal periodo regolatorio successivo al primo, nel caso in cui la variazione dei volumi di traffico a consuntivo risultante alla fine del periodo regolatorio trascorso sia

positiva e oltre una soglia predeterminata, pari a +2%, una percentuale (crescente da 50% a 100% al crescere dello scostamento da +2% a +10%) del montante medio annuo del margine, attribuibile al volume di traffico eccedente la soglia, dovrà essere registrata quale posta figurativa a deduzione dei costi ammessi per il periodo regolatorio successivo ovvero, per l'ultimo periodo regolatorio, poste a decremento dell'eventuale valore di subentro.

17.2 Detto margine sarà calcolato, nel rispetto delle previsioni della delibera ART n. 133/2018, come differenza tra:

- i ricavi scaturiti dalla tariffa in vigore in ciascuna annualità, applicata ai volumi di traffico effettivo consuntivato;
- i ricavi scaturenti dalla tariffa in vigore in ciascuna annualità, applicata ai volumi traffico previsto ex ante maggiorato del 2% (ricavi soglia).

17.3 Per i periodi regolatori successivi al primo, al fine di una corretta definizione dei costi operativi, si tiene adeguatamente conto del meccanismo di *revenue sharing* di cui al comma 1.

ART. 18

CANONE DI CONCESSIONE

18.1 Il Concessionario è tenuto a corrispondere ai soggetti legittimati un canone annuo ai sensi dell'art. 1, comma 1020, della legge 27 dicembre 2006 n. 296 e s.m.i. fissato in misura pari al 2,4% dei proventi netti dei pedaggi ed integrato di un importo stabilito secondo quanto disposto dalla L. 102 del 3 agosto 2009 e s.m.i. nonché di quanto stabilito dall'art.15 del decreto-legge n. 78/2010 convertito dalla legge n. 122/2010.

ART. 19

ATTIVITA' COLLATERALI

19.1 Il Concedente accorda al Concessionario la facoltà di svolgere attività collaterali, ivi comprese le attività commerciali sulle aree di pertinenza autostradale e quelle relative allo sfruttamento commerciale di reti di telecomunicazioni di cui al successivo art. 35, comma 1, lettera b) del presente Accordo di Cooperazione. Il Concessionario è tenuto a corrispondere al Concedente un canone annuo nella misura del 20% su tutti i ricavi conseguiti dalle subconcessioni sul sedime autostradale e dalle altre attività collaterali svolte, ivi comprese quelle relative allo sfruttamento per fini commerciali delle reti di telecomunicazioni.

ART. 20

TARIFFA UNITARIA MEDIA

20.1 L'attuale sistema di pedaggio è di tipo chiuso.

20.2 La tariffa unitaria media, riportata nell'Allegato H-1) del presente Accordo di Cooperazione, è il prezzo unitario medio, espresso in euro per veicolo*km, dei pedaggi praticati dal Concessionario alle diverse classi di veicoli e tipologie di tratta autostradale, ponderato con i volumi di traffico. Il sistema tariffario di pedaggio è riportato nell'Allegato H-2) del presente Accordo di Cooperazione. Il sistema tariffario di pedaggio è basato sulla delibera n. 133/2018 dell'Autorità ed è riportato negli Allegati H-2), H-3) e H-4) del presente Accordo di Cooperazione.

20.3 La tariffa unitaria media è determinata al netto degli oneri supplementari a carico dei mezzi d'opera per l'adeguamento delle infrastrutture stradali di cui all'art. 34, comma 2, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 e, di quanto il Concessionario è tenuto a corrispondere ai soggetti legittimati, ovverosia:

- canone annuo ai sensi dell'art. 1, comma 1020, della legge 27 dicembre 2006, n. 296, fissato in misura pari al 2,4% dei proventi netti dei pedaggi;
- integrazione al canone di cui all'art. 19 bis del d.l. 78/2009, convertito nella legge 102/2009, come modificato dall'art. 15, comma 4, del d.l. 78/2010, convertito nella legge 122/2010;
- imposte.

20.4 La tariffa unitaria media di periodo è costituita dalla somma di due distinte componenti: una componente tariffaria di gestione ed una componente tariffaria di costruzione.

20.5 Le componenti tariffarie di cui al comma precedente sono calcolate con i criteri riportati nell'Allegato H-3) del presente Accordo di Cooperazione in cui la componente tariffaria di gestione ($\dots T_{G\dots}$) deve intendersi comprensiva della sub componente ($\dots . T_{G\dots}$) connessa ai costi incrementali riferiti a ciascun anno del periodo regolatorio, come stimati ex ante. I costi incrementali sono riferiti ai costi di gestione legati all'entrata in funzione dei nuovi investimenti e alle sopravvenienze normative e regolamentari tra le quali i provvedimenti del Commissario Delegato.

20.6 Sulla base della tariffa unitaria media relativa a ciascuna annualità del periodo concessorio, il Concessionario, nel rispetto della normativa vigente e a parità di ricavi

complessivi, determina le tariffe afferenti alle diverse classi di veicoli e tipologie di tratta autostradale.

20.7 Il Concessionario può concordare con il Concedente modulazioni tariffarie ulteriori rispetto a quelle di cui al comma precedente, basate, in via esemplificativa e non esaustiva, su:

a) classificazione diversa e/o più articolata dei veicoli, con eventuale graduale superamento del principio "asse-sagoma", così come disciplinato dal decreto interministeriale 19 dicembre 1990, n. 2691;
b) classificazione dei veicoli in base all'impatto ambientale, in conformità alle previsioni contenute nel D.Lgs. n. 7/2010 e s.m.i.;
c) classificazione delle tratte autostradali in base a criteri di valutazione delle modalità di utilizzo prevalente, dell'incidenza dei costi di costruzione e/o manutenzione, del livello di traffico;
d) articolazione per fasce orarie (es.: *peak/off-peak*);
e) differenziazione giornaliera (es.: feriale/festivo);
f) tipologia traffico merci (es.: modale/intermodale);
g) agevolazioni per utilizzatori frequenti.

La modulazione tariffaria deve rispettare criteri di equità e non discriminazione tra gli utenti.

ART. 21

TASSO DI INFLAZIONE PROGRAMMATO

21.1 Il tasso d'inflazione programmato, da utilizzare per l'adeguamento annuale della tariffa unitaria media di cui all'art. 20 del presente Accordo di Cooperazione, corrisponde al tasso di inflazione programmata relativo all'anno di applicazione della tariffa, come risultante dall'ultimo Documento di Economia e Finanza disponibile all'inizio di ciascun periodo regolatorio.

ART. 22

OBIETTIVO DI INCREMENTO DI PRODUTTIVITA' DA EFFICIENTAMENTO

22.1 Il coefficiente di incremento della produttività annuo, da utilizzare per l'adeguamento annuale della tariffa unitaria media di cui all'art. 20 del presente Accordo di Cooperazione, è

stato determinato dall'ART, secondo il metodo di analisi definito con le Delibere n. 70/2016 e n. 133/2018, nella misura annua del 2,19% per il primo periodo regolatorio.

22.2 Per i successivi periodi regolatori l'ART provvederà eventualmente alla determinazione dei relativi coefficienti di incremento della produttività annuo, secondo i criteri e le metodologie di cui alla Delibera ART n. 133/2018 tramite l'effettuazione di nuove stime basate sull'aggiornamento del *dataset* agli ultimi dati disponibili e comunque avuto riguardo alla salvaguardia dell'Equilibrio Economico-Finanziario del Concessionario e ai rapporti con gli istituti finanziatori.

A maggior chiarezza, si precisa che qualora per effetto dell'aggiornamento tariffario successivo al primo periodo regolatorio, la tariffa determinata ai sensi del presente Accordo di Cooperazione giunga ad un livello tale per cui non sia possibile assicurare i flussi di cassa attesi in una situazione di Equilibrio Economico-Finanziario come indicati nel PFR e nel PEF vigenti, si procederà sin da subito all'appostamento delle poste figurative per assicurare la salvaguardia dell'Equilibrio Economico-Finanziario ed il rispetto degli obblighi concessori, fermo restando che il recupero di tali poste figurative avverrà successivamente all'avvenuto integrale rimborso del finanziamento di cui al Contratto di Finanziamento nel rispetto del principio di neutralità economico-finanziaria.

ART. 23

ADEGUAMENTO ANNUALE DELLA TARIFFA UNITARIA MEDIA

23.1 Le modalità di adeguamento annuale della tariffa unitaria media sono calcolate con i criteri riportati nell'Allegato H-4) del presente Accordo di Cooperazione.

23.2 Il Concessionario provvede ad inviare al Concedente entro il 15 ottobre di ogni anno, sulla base dei dati consuntivi e pre-consuntivi disponibili al 30 settembre, tutte le informazioni necessarie per la determinazione dell'adeguamento tariffario per l'anno successivo, nonché, la proposta di aggiornamento del PFR.

23.3 In tale ambito il Concedente può contestare:

a) la correttezza dei valori inseriti nella formula di adeguamento tariffario e dei relativi conteggi, con particolare riferimento all'entità degli investimenti effettuati alla data del 30 settembre precedente;

b) la sussistenza di gravi inadempienze alle disposizioni del presente Accordo di Cooperazione che siano state formalmente contestate al Concessionario entro il 30 giugno precedente.

23.4 Il Concedente, perdurando l'inadempienza degli obblighi del Concessionario di cui al precedente comma lettera b), per fatti imputabili a quest'ultimo, dispone la sospensione dell'applicazione della formula di adeguamento tariffario e procede, ove perduri ingiustificatamente l'inadempimento, ai sensi dell'art. 31 del presente Accordo di Cooperazione.

23.5 Il Concedente entro il 15 novembre di ogni anno, trasmette all'ART la proposta di adeguamento della tariffa unitaria media per l'anno successivo e la proposta di aggiornamento del PFR.

23.6 L'ART, entro il 30 novembre di ogni anno, verifica la corretta applicazione dei principi e dei criteri fissati nella Delibera n. 133/2018. L'ART in particolare verifica le seguenti condizioni:

a) applicazione della metodologia del price-cap alla componente tariffaria di gestione;
b) uguaglianza del valore attualizzato dei ricavi da pedaggio attesi, correlati alla componente tariffaria di costruzione, e dei costi ammissibili attesi afferenti agli investimenti, ottenuto scontando i relativi importi al WACC;
c) azzeramento del valore attualizzato delle eventuali poste figurative;
d) rispetto dei principi e dei criteri di ammissibilità di cui all'Allegato F) del presente Accordo di Cooperazione.

23.7 Il Concedente, nei successivi 15 (quindici) giorni trasmette al Ministero dell'economia e delle finanze il decreto interministeriale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e del Ministero dell'economia e delle finanze di approvazione della proposta di adeguamento della tariffa unitaria media per l'anno successivo.

23.8 Il Concessionario deve trasmettere al Concedente, entro 30 giorni dall'avvenuta comunicazione relativa all'adeguamento tariffario, il prontuario delle tariffe, relativo all'anno di richiesta.

SEZIONE III – TECNICA

ART. 24

MECCANISMI DI PREMIALITA'/PENALITA' CON RIFERIMENTO ALLA VALUTAZIONE DELLA QUALITA' DEI SERVIZI

24.1 Con riferimento alla formula di aggiornamento tariffario di cui all'art. 23 del presente Accordo di Cooperazione, ed al fine di consentire al Concedente l'identificazione degli indicatori di qualità per ciascuna delle aree tematiche riportate al punto 23.9 della Delibera ART n. 133/2018, il Concessionario si impegna a sottoporre al Concedente, entro il termine di 12 mesi decorrenti dalla data di efficacia del presente Accordo di Cooperazione, una proposta di introduzione di indicatori di qualità del servizio autostradale, così come individuati dalla Delibera ART n. 133/2018, corredata da rilevazioni oggettive e verificabili telematicamente dal Concedente.

24.2 Nei successivi 12 mesi il Concedente provvederà a definire e riportare nell'Allegato J) del presente Accordo di Cooperazione, per ciascun indicatore di qualità del servizio, i tre distinti livelli di qualità (soglia minima, soglia obiettivo e soglia massima).

24.3 I meccanismi di attribuzione delle relative premialità/penalità, riportati nell'Allegato H-4 del presente Accordo di Cooperazione, troveranno applicazione a decorrere dal terzo anno di efficacia del presente Accordo di Cooperazione e, comunque, non prima del rientro nel regime ordinario determinatosi a seguito della cessazione dello Stato di Emergenza e del relativo aggiornamento del Piano Economico-Finanziario.

24.4 Successivamente il Concessionario è tenuto a rilevare e comunicare, entro il 30 settembre di ogni anno, al Concedente e all'ART gli esiti del monitoraggio e le relative metodologie di rilevazione degli indicatori di qualità di cui al precedente comma.

ART. 25

PROGETTAZIONE

25.1 Il Concessionario si obbliga, nel rispetto del Cronoprogramma di cui all'Allegato D) del presente Accordo di Cooperazione e della normativa vigente, a presentare all'esame del Concedente per l'approvazione i progetti di fattibilità tecnica ed economica, i progetti definitivi ed esecutivi degli interventi riportati all'art. 8 del presente Accordo di Cooperazione. I relativi progetti sono corredati da tutti gli allegati previsti dalla normativa vigente, ivi compresi i benestare, le autorizzazioni ed i nulla-osta richiesti, nonché il parere del CSLLPP, ove prescritto. Il Concedente si riserva di effettuare direttamente le verifiche

previste dalla disciplina vigente, con oneri a carico del Concessionario. La progettazione dovrà essere condotta nel rispetto della normativa vigente ivi compreso quella in materia di requisiti strutturali e tecnologici.

25.2 I progetti devono anche specificamente indicare le caratteristiche delle opere e le cautele da osservare per gli attraversamenti di corsi d'acqua e delle strade pubbliche, nonché per gli allacciamenti a queste ultime.

25.3 I progetti sono redatti tenendo conto delle esigenze del traffico, nonché di quelle degli enti interessati agli attraversamenti ed allacciamenti di cui sopra.

25.4 Resta inteso che le strade pubbliche, alle quali si innestano gli allacciamenti predetti, devono avere caratteristiche sufficienti a smaltire il traffico di afflusso e deflusso dall'Arteria Autostradale.

25.5 I tipi di manufatti di attraversamento delle ferrovie devono essere preventivamente concordati con tutte le Aziende esercenti le linee ferroviarie in concessione, nel rispetto dei tempi previsti nel cronoprogramma.

25.6 Nel caso di allacciamento a strada statale, sono a totale carico del Concessionario le opere di sistemazione dell'accesso e degli impianti relativi da realizzarsi sulla proprietà del Concedente.

25.7 Fatto salvo quanto previsto all'art. 8 del presente Accordo, qualora l'allacciamento venga realizzato con una strada pubblica sita ad una distanza superiore ai 6 km ed il Concessionario concordi ad attuarlo, le opere e gli impianti, nonché le spese di manutenzione, potenziamento, adeguamento e di esercizio dell'allacciamento, fanno carico all'Ente richiedente per la maggiore lunghezza.

25.8 Le maggiori spese per opere in variante e/o in aggiunta rispetto a quelle approvate nei progetti iniziali, richieste dall'Ente proprietario delle strade interessate o da altri Enti, che il Concessionario concordi di attuare, sono ad esclusivo carico degli stessi Enti richiedenti, ai quali fanno carico, altresì, i costi indiretti e le spese di manutenzione delle sopra citate opere.

25.9 Qualora le richieste di variazione, non ritenute ammissibili ai fini tariffari, provengano dal Concedente stesso ed il Concessionario richieda ad esso il pagamento anticipato delle maggiori spese di cui ai precedenti commi 7 e 8 la corresponsione dei relativi importi avviene

sulla base delle stime allegate ai progetti, salvo conguaglio in più od in meno, all'atto della chiusura della contabilità definitiva.

25.10 Il Concessionario deve apporre a proprie spese i segnali indicatori di avvio dell'Arteria Autostradale sulle strade pubbliche, previo accordo con gli Enti proprietari di dette strade.

25.11 I progetti di fattibilità tecnico-economica, definitivi ed esecutivi, compresi quelli di manutenzione straordinaria, e le eventuali varianti, sono approvati dal Concedente entro 90 giorni dalla loro ricezione. Il predetto termine è da ritenersi interrotto nel momento in cui il Concedente richieda modifiche od integrazioni al progetto presentato.

25.12 L'entità delle spese generali, relative ai progetti ed alle eventuali varianti predisposti dal Concessionario, è determinata sulla base dei contenuti dell'art. 32 del D.P.R. n. 207/2010 e s.m.i..

ART. 26

TERMINI PER LA PRESENTAZIONE DELLE PROGETTAZIONI

26.1 L'adempimento dell'obbligo di cui al comma 1 dell'art. 25 del presente Accordo di Cooperazione, relativo ai progetti inerenti gli interventi riportati all'art. 8 dell'Accordo medesimo, deve essere assolto dal Concessionario almeno 4 (quattro) mesi prima del termine individuato nel Cronoprogramma di cui all'Allegato D) del presente Accordo di Cooperazione quale data di presentazione dei progetti.

26.2 Su richiesta del Concessionario e per cause ad esso non imputabili il Concedente può consentire alla proroga dei termini fissati nel Cronoprogramma per la presentazione dei progetti.

26.3 In caso di inosservanza per colpa del Concessionario di ciascuno dei termini sopra indicati per un periodo superiore a 6 (sei) mesi, è pronunciata la risoluzione di diritto della concessione secondo le modalità di cui all'art. 31 del presente Accordo di Cooperazione, oltre all'applicazione delle penali previste dal successivo art. 33 del presente Accordo di Cooperazione ed eventuali danni da riconoscere al Concedente.

ART. 27

ESPROPRI

27.1 Le espropriazioni e le occupazioni di terreni strettamente necessari per la realizzazione delle opere di competenza del Concessionario di cui all'art. 8 del presente Accordo di

Cooperazione, vengono effettuate a cura e spese del Concessionario. A tal fine, il Concessionario medesimo è delegato, con apposito Atto separato e da registrare, ai sensi della vigente normativa, a compiere tutte le operazioni relative, previste dal D.P.R. 8 giugno 2001, n. 327 e s.m.i., ivi comprese quelle sostitutive di acquisto degli immobili stessi privilegiando le acquisizioni in via bonaria.

27.2 Gli immobili espropriati o acquisiti ai sensi del precedente comma e le opere sugli stessi realizzati sono assoggettati ad uso pubblico e disciplinati dal presente Accordo di Cooperazione.

27.3 Per effetto della delega di cui al comma 1, il Concessionario diviene Autorità espropriante tenuto ad ottemperare agli obblighi di legge nonché a:

a) rispettare e conformarsi a quanto stabilito nell'Atto di delega i cui estremi, ai sensi del comma 8 dell'art. 6 del d.P.R. 327/2001, dovranno essere indicati in tutti gli atti del procedimento espropriativo;

b) fornire aggiornamenti periodici al Concedente sullo stato delle procedure espropriative.

Il Concessionario, nell'ambito delle attività delegate, è responsabile in via diretta nei confronti del Concedente di eventuali maggiori indennizzi determinati da errori e/o omissioni riconducibili al Concessionario stesso, di tutte le spese ed oneri derivanti da ritardi, errori e/o omissioni del Concessionario nella gestione del procedimento espropriativo, debitamente accertati innanzi ai competenti organi. Gli eventuali aggravi in termini di costi e tempi sono a carico del Concessionario nell'ipotesi in cui sia stata accertata giudizialmente in via definitiva una sua specifica responsabilità.

ART. 28

VERIFICHE E COLLAUDI

28.1 Il collaudo tecnico-amministrativo e quello statico, previsti dalla vigente normativa, delle opere realizzate dal Concessionario sono effettuati da parte di tecnici nominati dal Concedente non riconducibili in modo diretto o indiretto agli Enti pubblici territoriali ed al Concessionario. Il relativo onere, determinato sulla base degli importi previsti nel Quadro Economico del Progetto Definitivo approvato dal Concedente, è a carico del Concessionario.

28.2 Al completamento dei lavori relativi alle opere indicate all'art. 8 del presente Accordo di Cooperazione su richiesta del Concessionario, si procede, da parte di funzionari

espressamente delegati dal Concedente, alla visita di ricognizione ai fini della sicurezza della circolazione. Di tanto è steso regolare verbale.

28.3 Solo dopo che la visita predetta abbia avuto esito favorevole ed in seguito ad esplicita autorizzazione del Concedente, si può dare luogo, in via provvisoria, all'apertura ed all'esercizio dell'Arteria Autostradale o di singoli tratti funzionali di essa.

SEZIONE IV – EFFETTI PATOLOGICI DEL RAPPORTO

POTERI DEL CONCEDENTE VIOLAZIONI-PENALITA'-CAUSE DI RISOLUZIONE E REVOCA

ART. 29

POTERI E VIGILANZA DEL CONCEDENTE

29.1 Il Concedente, senza oneri a proprio carico, nell'ambito delle proprie competenze:

a) richiede informazioni ed effettua controlli, con poteri di ispezione, di accesso, di acquisizione della documentazione e delle notizie utili in ordine al rispetto degli obblighi di cui al presente Accordo di Cooperazione e all'art. 11, comma 5, della legge 23 dicembre 1992, n. 498, e successive modificazioni, nonché dei propri provvedimenti, potendo accedere anche ai sistemi telematici ed informatici per tutti gli atti di gestione e di contabilità e disporre, con oneri a carico del Concessionario entro il limite di impegno di importo massimo complessivo pari ad euro 50.000,00, di sistemi E.D.P. e Audit, per verificare la sicurezza e la certezza dei dati;

b) emana direttive concernenti l'erogazione dei servizi da parte del Concessionario ai sensi dell'art. 2, comma 86, lett. b) del D.L. 262/06 così come modificato dalla L. 286/06,definendo in particolare i livelli generali di qualità riferiti al complesso delle prestazioni e i livelli specifici di qualità riferiti alla singola prestazione da garantire all'utente, sentiti i concessionari ed i rappresentati degli utenti e dei consumatori, anche tenuto conto della sussistenza dello Stato di Emergenza;

c) emana direttive per la separazione contabile e amministrativa ai sensi dell'art. 2, comma 86, lett. c) del D.L. 262/06 così come modificato dalla L. 286/06, e verifica i costi delle singole prestazioni per assicurare, tra l'altro, la loro corretta disaggregazione e imputazione per funzione svolta, provvedendo quindi al confronto tra essi e i costi analoghi in altri Paesi e assicurando la pubblicizzazione dei dati, nel rispetto delle prescrizioni adottate da ART;

d) irroga, salvo che il caso costituisca reato, secondo le modalità di cui al successivo art. 33, in caso di inosservanza degli obblighi di cui al presente Accordo di Cooperazione e di cui all'art. 11, comma 5, della legge 23 dicembre 1992, n. 498, e successive modificazioni, nonché dei propri provvedimenti o in caso di mancata ottemperanza da parte del Concessionario alle richieste di informazioni o a quelle connesse all'effettuazione dei controlli, ovvero nel caso in cui le informazioni e i documenti acquisiti non siano veritieri, sanzioni amministrative pecuniarie non inferiori nel minimo a euro 25.000 e non superiori nel massimo a euro 150 milioni, per le quali non è ammesso quanto previsto dall'art. 16 della legge 24 novembre 1981, n. 689; in caso di reiterazione delle violazioni ha la facoltà di proporre la sospensione o la risoluzione della concessione; resta, comunque, fermo, il potere del Concedente di pronunciare la risoluzione della concessione a spese del Concessionario, fatto salvo il risarcimento del danno;
e) segnala all'Autorità garante della concorrenza e del mercato, con riferimento agli atti e ai comportamenti delle imprese sottoposte al proprio controllo, nonché di quelle che partecipano agli affidamenti di lavori, forniture e servizi effettuate da queste, la sussistenza di ipotesi di violazione della legge 10 ottobre 1990 n. 287, nonché i provvedimenti sanzionatori adottati;
f) in caso di inerzia del Concessionario nell'adempimento degli obblighi previsti dal presente Accordo di Cooperazione e dall'allegato PEF/PFR, provvede – previa diffida ad adempiere ed in caso di mancata ottemperanza alla diffida stessa – mediante interventi sostitutivi con oneri a carico del Concessionario medesimo;
g) esegue le attività di verifica e di eventuale contestazione in merito alle informazioni che il concessionario provvede ad inviare annualmente ai sensi dell'art. 23, per i successivi adempimenti di competenza di ART.

29.2 Il Concedente vigila affinché i lavori di realizzazione dell'Arteria Autostradale siano eseguiti a perfetta regola d'arte a norma dei progetti approvati, senza che per il fatto di tale vigilanza resti diminuita la responsabilità del Concessionario in ordine all'esecuzione dei lavori. Il Concedente vigila anche sui lavori di manutenzione ordinaria, straordinaria e sui ripristini.

29.3 Il Concedente, qualora constati che i lavori sono eseguiti in difformità da quanto stabilito dal precedente comma 1, comunica al Concessionario gli adempimenti da eseguire.

29.4 Il Concedente in ordine ai programmi manutentori, di cui all'art. 9.2, lettera i) del presente Accordo di Cooperazione, può chiedere tutti i chiarimenti necessari. Visita ed assiste ai lavori, può eseguire, per quanto previsto dalla vigente normativa, prove, esperimenti, misurazioni, saggi e quanto altro necessario per accertare il buon andamento dei lavori stessi. Il Concessionario deve fornire tutti i mezzi occorrenti, provvedendo alle spese all'uopo necessarie.

29.5 Il Concedente, ai fini della verifica di quanto previsto all'art. 9 del presente Accordo di Cooperazione, provvede al controllo dell'attuazione del PEF/PFR da parte del Concessionario, potendo, a tal fine, compulsare la documentazione contabile nonché le risultanze economiche, finanziarie e patrimoniali, con particolare riguardo alla contabilità analitica.

ART. 30

ACCERTAMENTO DI GRAVI INADEMPIMENTI DEL CONCESSIONARIO

30.1 Nel caso in cui il Concedente accerti che si sia verificato un grave inadempimento afferente gli obblighi del Concessionario ai sensi del presente Accordo di Cooperazione, il Concedente medesimo provvede a comunicare gli elementi dell'accertamento al Concessionario fissando un congruo termine, comunque non superiore a 30 giorni, entro il quale il Concessionario dovrà provvedere in ordine agli accertamenti, adempiendo ovvero fornendo le proprie giustificazioni. Trascorso il termine così fissato, senza che il Concessionario abbia provveduto ovvero presentato le proprie giustificazioni, ovvero queste ultime non siano state accettate dal Concedente, quest'ultimo potrà avviare il procedimento di cui all'art. 31 del presente Accordo di Cooperazione. In tal caso il Concedente avrà diritto al risarcimento dei danni subiti e subendi quale diretta e indiretta conseguenza dell'inadempimento del Concessionario agli obblighi del presente Accordo di Cooperazione, debitamente provati e documentati.

ART. 31

RISOLUZIONE DALLA CONCESSIONE PER INADEMPIMENTO DEL CONCESSIONARIO

31.1 Fermo quanto previsto da altre disposizioni del presente Accordo di Cooperazione, e fatta comunque salva l'applicazione degli artt. 1453 e seguenti del Codice Civile, la risoluzione

dalla concessione viene dichiarata con il procedimento di cui ai successivi commi nel caso in cui, esperito quanto previsto dal precedente art. 30, perduri la grave inadempienza del Concessionario ad uno o più obblighi di cui ai seguenti articoli:

a) art. 9, commi 2, 3, 7, 9, 12,13 e 14;
b) art. 14, comma 4;
c) art. 15;
d) art. 18;
e) art. 23, comma 4;
f) art. 24, commi 1 e 4;
g) art. 26, comma 3;
h) art. 33, comma 10;
i) art. 38.

In ogni caso la sanzione della risoluzione dalla concessione può operare solo quando le obbligazioni contrattualmente assunte sono divenute oggettivamente possibili ed esigibili, in quanto, solo in tal caso la loro eventuale mancata esecuzione può integrare un inadempimento imputabile al Concessionario ai sensi del combinato disposto degli artt. 1218 e 1256, comma 2, Cod. Civ..

31.2 La risoluzione della concessione è dichiarata con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, previa Delibera del CIPE.

31.3 Constatato il perdurare dell'inadempimento da parte del Concessionario agli obblighi di cui al precedente comma 1, il Concedente contesta al Concessionario stesso l'inadempimento con le modalità di cui all'art. 7 della Legge 7 agosto 1990, n. 241, e successive modifiche, diffidandolo ad adempiere entro un congruo termine, comunque non inferiore a 90 (novanta) giorni che contestualmente gli assegna. Entro lo stesso termine il Concessionario può esercitare i diritti di cui all'art. 10 della Legge 7 agosto 1990, n. 241, e successive modifiche. In caso di inottemperanza alla diffida nel termine assegnato ovvero di rigetto delle controdeduzioni eventualmente proposte dal Concessionario, il Concedente assegna un ulteriore termine, non inferiore a 60 (sessanta) giorni per adempiere a quanto intimato, pena la risoluzione della concessione. In caso di mancato adempimento nel termine

da ultimo assegnato il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di assume, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, con decreto il provvedimento di risoluzione della concessione. Il Concessionario resta obbligato a proseguire nell'ordinaria amministrazione dell'esercizio dell'Arteria Autostradale fino al trasferimento della gestione stessa, fermo restando quanto previsto dal precedente art. 11.

31.4 Ai sensi dell'art. 176, comma 8, del Codice dei Contratti Pubblici, nei casi che comporterebbero la risoluzione della concessione per cause imputabili al Concessionario, il Concedente comunica per iscritto al Concessionario e agli enti finanziatori l'intenzione di risolvere il rapporto. Gli enti finanziatori, ivi inclusi i titolari di obbligazioni e titoli analoghi emessi dal Concessionario, entro novanta giorni dal ricevimento della comunicazione, possono indicare un operatore economico, che subentri nella concessione, avente caratteristiche tecniche, finanziarie e di partecipazione azionaria pubblica corrispondenti o analoghe a quelle previste negli atti in forza dei quali la concessione è stata affidata, con riguardo allo stato di avanzamento dell'oggetto della concessione alla data del subentro.

31.5 Il Concessionario decaduto ha diritto ad un importo pari al valore delle opere dell'Arteria Autostradale di cui all'art. 8 realizzate (ivi inclusi gli importi corrisposti a titolo di valore di subentro di cui alla lettera aa) e dd) delle Premesse del presente Accordo di Cooperazione), più gli oneri accessori al netto degli ammortamenti e delle variazioni eseguite ai fini regolatori, ovvero, nel caso in cui le opere dell'Arteria Autostradale di cui al precedente art. 8 non abbiano superato la fase di collaudo, i costi effettivamente sostenuti dal Concessionario. Tale importo dovrà essere in ogni caso corrisposto al Concessionario dal concessionario subentrante in un'unica soluzione entro 24 (ventiquattro) mesi dalla data di risoluzione del rapporto.

31.6 Fermo restando quanto previsto al precedente comma, per quanto attiene alla successione tra il Concessionario ed il nuovo soggetto affidatario della Concessione ed al pagamento dell'importo di quanto dovuto al Concessionario si applica quanto previsto all'art. 11 del presente Accordo di Cooperazione. Le somme corrisposte al Concessionario saranno destinate prioritariamente al soddisfacimento di ciascun credito degli istituti finanziatori del Concessionario. Il Concedente farà sì che le somme di cui al presente comma dovute al

Concessionario siano pagate direttamente nei confronti degli istituti finanziatori del Concessionario, sino a concorrenza del credito degli istituti finanziatori medesimi.

31.7 Il Concedente subentra in tutti i rapporti attivi e passivi, con esclusione di quelli di natura finanziaria, di cui è titolare il Concessionario e relativi all'oggetto del presente Accordo di Cooperazione, in essere al momento del trasferimento della Concessione, fermo restando il diritto di rivalsa del Concedente nei confronti del Concessionario. Il Concedente si impegna, anche nei confronti degli istituti finanziatori del Concessionario, a fare in modo che nella documentazione di gara per il riaffidamento della concessione sia previsto che l'efficacia della nuova concessione sia subordinata all'effettivo pagamento dell'importo dovuto dal concessionario subentrante al Concessionario uscente, ovvero, su richiesta di quest'ultimo, direttamente nei confronti degli istituti finanziatori del Concessionario, sino a concorrenza di ciascun credito degli enti finanziatori medesimi nei confronti del Concessionario.

31.8 Fatta salva l'applicazione delle penali previste all'art. 33 del presente Accordo di Cooperazione, il Concedente ha diritto al risarcimento, da parte del Concessionario, dei danni subiti quale diretta conseguenza dell'inadempimento del Concessionario agli obblighi del presente Accordo di Cooperazione.

ART. 32

ACCERTAMENTO DELLE VIOLAZIONI E SANZIONI

32.1 Fatta salva la pronuncia di risoluzione dalla concessione prevista dal precedente art. 16, e fatta parimenti salva l'applicazione, anche cumulativa, delle penali di cui al presente Accordo di Cooperazione, in caso di violazione, di inosservanza o di omissione, anche parziale, degli obblighi derivanti dalla legge e dalle disposizioni contenute nel presente Accordo di Cooperazione trova applicazione il sistema di sanzioni, quale disciplinato nell'Allegato K) la cui entità è regolata e commisurata alla natura ed alla rilevanza dell'inadempimento. La procedura sanzionatoria è regolata dalla legge n. 689 del 24 novembre 1981.

ART. 33

PENALITA' SULL'ESECUZIONE DEGLI INVESTIMENTI

33.1 Ferma restando l'applicazione di quanto previsto dal punto 24, Allegato A) della Delibera ART n. 133/2018 il Concedente irroga le penali per il ritardato adempimento degli obblighi

contrattuali nel rispetto del contraddittorio con il Concessionario salvo che il ritardato adempimento non derivi da fatto non imputabile al Concessionario e/o sia conseguenza diretto o indiretta di un evento di Forza Maggiore. È riconosciuto, in particolare, al Concessionario un termine per controdedurre pari a trenta giorni prima dell'eventuale irrogazione delle penali.

33.2 Il Concessionario è responsabile, nei termini di seguito precisati, dei ritardi nello svolgimento delle proprie attività di progettazione rispetto alle previsioni di durata delle stesse contenute nel Cronoprogramma di cui all'Allegato D) del presente Accordo di Cooperazione, mentre non è responsabile dei tempi necessari per il rilascio delle varie autorizzazioni ed approvazioni dei progetti, ivi compresi quelli necessari per la definizione di eventuali contenziosi che fossero promossi in dette fasi.

33.3 Conseguentemente, salvo eventuali proroghe che dovessero essere accordate dal Concedente, il Concedente stesso potrà applicare al Concessionario una penale commisurata in base a quanto disposto dall'art. 113-*bis* del Codice dei Contratti Pubblici per eventuali ritardi nella progettazione degli interventi riportati nel Cronoprogramma di cui all'Allegato D) del presente Accordo di Cooperazione, rispetto alla tempistica ivi prevista e precisamente:

a) presentazione da parte del Concessionario, ai fini della VIA e della Conferenza di Servizi, del progetto definitivo agli Enti competenti (rispettivamente Ministero dell'Ambiente e Ministero delle infrastrutture e dei trasporti);
b) presentazione da parte del Concessionario al Concedente del progetto definitivo ai fini della relativa approvazione da parte dello stesso (periodo decorrente dalla data di ricezione da parte del Concessionario del decreto di chiusura della Conferenza di Servizi o provvedimento equivalente). Qualora la Conferenza di Servizi si dovesse chiudere con prescrizioni che richiedano ulteriori e necessari provvedimenti approvativi, verrà applicata una sospensione del termine per la durata necessaria al rilascio di tali provvedimenti;
c) presentazione da parte del Concessionario al Concedente del progetto esecutivo ai fini della relativa approvazione da parte dello stesso (periodo decorrente dalla data di ricezione da parte del Concessionario del provvedimento del Concedente di approvazione del progetto definitivo).

33.4 La tempistica relativa ai lavori di realizzazione degli interventi di cui all'art. 8 del presente Accordo di Cooperazione, riportata nel Cronoprogramma di cui all'Allegato D) del presente Accordo di Cooperazione, è vincolante per il Concessionario per quegli interventi per i quali è già intervenuta l'approvazione da parte del Concedente del relativo progetto esecutivo.

33.5 Per gli altri interventi per i quali tale approvazione non è ancora intervenuta la relativa tempistica di esecuzione riportata nel Cronoprogramma di cui all'Allegato D) del presente Accordo di Cooperazione verrà modificata e definita all'esito di tale approvazione e, conseguentemente, diventerà vincolante per il Concessionario.

33.6 Resta, peraltro, stabilito che il Cronoprogramma dei lavori come sopra definito potrà subire modifiche in conseguenza di eventuali perizie di variante predisposte dal Concessionario ai sensi della normativa vigente ed approvate dal Concedente.

33.7 Le modifiche del Cronoprogramma nei termini di cui sopra verranno inserite all'interno del relativo allegato al PEF/PFR, in sede di aggiornamento quinquennale dello stesso.

33.8 Fermo restando quanto sopra, per ogni mese di ritardo (arrotondato per difetto) per l'avvio ed il completamento degli interventi di cui all'art. 8 del presente Accordo di Cooperazione rispetto alla data prevista dal Cronoprogramma di cui all'Allegato D) del presente Accordo di Cooperazione il Concedente, salvo che il ritardo sia dipendente da causa non imputabile al Concessionario, potrà applicare una penalità pari ad Euro 25.000,00 (venticinquemila) per ogni intervento.

33.9 L'ammontare delle penali, dopo l'avvenuto incameramento in un conto corrente vincolato, è destinato alle finalità che saranno individuate dal Concedente.

33.10 L'applicazione di n. 10 penalità nella misura massima prevista, nel corso della durata della concessione, ovvero il ritardo nella corresponsione delle penalità applicate superiore a 20 giorni, costituisce motivo di risoluzione ai sensi dell'art. 16 del presente Accordo di Cooperazione.

33.11 Per le ulteriori penalità, si fa rinvio al Disciplinare di cui all'Allegato K) del presente Accordo di Cooperazione.

ART. 34

RISOLUZIONE DEL RAPPORTO PER INADEMPIMENTO DEL CONCEDENTE E REVOCA DELLA CONCESSIONE PER MOTIVI DI PUBBLICO INTERESSE

34.1 Qualora il rapporto di concessione sia risolto per inadempimento del Concedente constatato a seguito di procedura in contraddittorio e alla scadenza di un congruo termine per adempiere, che in ogni caso non potrà essere inferiore a 30 (trenta) giorni, ovvero quest'ultimo revochi la concessione per sopravvenuti motivi di pubblico interesse, sono rimborsati al Concessionario, previa documentata verifica da parte del Concedente:

a) il valore delle opere dell'Arteria Autostradale di cui all'art. 8 realizzate più gli oneri accessori (ivi inclusi gli importi corrisposti a titolo di valore di subentro di cui alle lettere aa) e dd) delle Premesse del presente Accordo di Cooperazione), al netto degli ammortamenti e delle variazioni eseguite ai fini regolatori, ovvero, nel caso in cui le opere dell'Arteria Autostradale di cui all'art. 8 non abbiano ancora superato la fase di collaudo, i costi effettivamente sostenuti dal Concessionario, purchè allibrati nei documenti contabili ed accettati dal Concedente;

b) le penali e gli altri costi sostenuti o da sostenere in conseguenza della risoluzione, ivi inclusi gli oneri derivanti dallo scioglimento anticipato dei contratti di copertura del rischio di fluttuazione del tasso di interesse;

c) un indennizzo, a titolo di ristoro del mancato guadagno, pari al 10 per cento del valore delle opere dell'Arteria Autostradale di cui all'art. 8 ancora da eseguire ovvero, nel caso in cui le opere dell'Arteria Autostradale di cui all'art. 8 abbiano superato la fase di collaudo, del valore attuale dei ricavi risultanti dal piano economico-finanziario allegato al presente Accordo di Cooperazione per gli anni residui di gestione.

34.2 Le somme di cui al comma 1 sono destinate prioritariamente al soddisfacimento dei crediti degli istituti finanziatori del Concessionario e dei titolari di titoli emessi ai sensi dell'art. 185 del Codice dei Contratti Pubblici e sono indisponibili da parte di quest'ultimo fino al completo soddisfacimento dei detti crediti.

34.3 In caso di esercizio del potere di revoca da parte del Concedente, il pagamento integrale di quanto previsto al precedente comma 1 è condizione di efficacia della revoca. Per quanto attiene alla successione tra il Concessionario ed il nuovo soggetto affidatario della Concessione ed al pagamento dell'indennizzo conseguenti la revoca o la risoluzione di cui al precedente comma 1, si applica quanto previsto all'art. 11 del presente Accordo di Cooperazione.

La cessione dei crediti (esistenti e futuri) vantati dal Concessionario nei confronti del Concedente in ragione del presente Accordo di Cooperazione, è consentita nei limiti e nelle forme previste ai sensi degli articoli 69 del R.D. 18 novembre 1923, n. 2440, e 9 dell'allegato E della L. 20 marzo 1865, n. 2248, ed il Concedente, fatti salvi gli eventuali crediti vantati dal Concedente nei confronti del Concessionario, si impegna sin d'ora ad aderirvi nelle forme di volta in volta richieste dai soggetti finanziatori.

34.4 In caso di risoluzione del rapporto e revoca della concessione, il Concessionario subentrante subentra, nei limiti consentiti dalla legge e previo espletamento di apposita procedura di gara, in tutti i rapporti attivi e passivi di cui è titolare il Concessionario, con esclusione di quelli di natura finanziaria.

SEZIONE V – GESTIONE – CONTROLLO

ART. 35

FACOLTA' DEL CONCESSIONARIO

35.1 Al Concessionario spettano le seguenti facoltà:

a) di riscuotere i pedaggi previsti dal presente Accordo di Cooperazione;

b) di accordare, a titolo oneroso ai sensi dell'art. 11, comma 5 ter, della Legge 23 dicembre 1992, n. 498 e s.m.i., le concessioni relative alle occupazioni ed alle utilizzazioni della sede autostradale e loro pertinenze e di introitarne i proventi;

c) di porre in essere attività pubblicitaria nel rispetto della normativa vigente.

35.2 L'esercizio delle facoltà di cui al precedente comma 1 non può creare impegni, da parte del Concessionario verso terzi, di durata superiore al periodo residuo di Concessione dell'Arteria Autostradale, salvo specifica autorizzazione del Concedente.

35.3 L'esercizio delle facoltà di cui al precedente comma 1, non può in alcun caso arrecare modificazioni alla esecuzione del presente Accordo di Cooperazione; allo scadere della Concessione tutte le opere realizzate per l'esercizio delle concessioni di cui al precedente comma 1, lett. b), sono trasferite gratuitamente, in buono stato di conservazione e libere da pegni e gravami, in proprietà al Concedente; gli atti del Concessionario, con i quali sono accordate ai terzi le concessioni di cui alla lettera b) del precedente comma 1, devono prevedere analogo obbligo del terzo in favore del Concedente.

35.4 Spetta al Concessionario la responsabilità di prescrivere le cautele che devono essere osservate dai concessionari dei servizi pubblici di linea che percorrono in tutto od in parte l'Arteria Autostradale dai soggetti di cui al precedente comma 1, lett. b), e da coloro che erogano le attività strumentali e ausiliarie di cui all'art. 9.2, lett. h) del presente Accordo di Cooperazione. La mancata osservanza del predetto onere determina la surroga del Concedente al Concessionario, con oneri a carico dello stesso.

35.5 Il Concessionario, purché nel rispetto della normativa vigente, ha facoltà di installare e fornire reti di telecomunicazioni, anche al fine di provvedere ai servizi di gestione delle autostrade e all'assistenza all'utenza.

ART. 36

ESENZIONE ED AGEVOLAZIONI

36.1 Il Concessionario, previa autorizzazione del Concedente, ha facoltà di concedere, a particolari categorie di utenti, forme di abbonamento per il transito sull'Arteria Autostradale o altre agevolazioni, finalizzate a facilitare la riscossione dei pedaggi o ad incrementare il traffico sull'Arteria medesima, nel rispetto della disciplina europea di settore. L'autorizzazione si intende concessa dal Concedente, qualora, decorsi trenta giorni dalla ricezione della richiesta, non venga negata.

36.2 È vietato al Concessionario il rilascio di tessere di libera circolazione sull'Arteria Autostradale se non per ragioni inerenti al servizio della stessa.

36.3 Non sono sottoposti al pagamento del pedaggio i soggetti esentati dalle vigenti disposizioni di legge.

36.4 È consentito al Concessionario rilasciare autorizzazioni per singoli viaggi sulle autostrade esclusivamente per ragioni inerenti al servizio delle autostrade stesse o per ragioni promozionali.

36.5 Per i trasporti eccezionali, il Concessionario, nel rilasciare l'autorizzazione, deve esigere, secondo quanto stabilito dal D.Lgs. 30 aprile 1992, n. 285 e s.m.i. ("Nuovo Codice della Strada") e del DPR 495/1992 e s.m.i., l'indennizzo dovuto per l'eccezionale usura dell'Autostrada in relazione alle eccedenze di peso, al tipo di veicolo, alla percorrenza totale da effettuare od al periodo di tempo per il quale è richiesta l'autorizzazione, nonché il

rimborso degli oneri procedurali relativi al rilascio dell'autorizzazione ed all'organizzazione del traffico eventualmente necessaria per l'effettuazione del trasporto.

ART. 37

REGIME DEI LAVORI E DELLE FORNITURE DI BENI E SERVIZI

37.1 Il Concessionario è tenuto, per l'affidamento del 100% di lavori, forniture e servizi a terzi di cui all'art. 9, comma 2, lettera u) del presente Accordo di Cooperazione, ivi incluso il soccorso stradale, all'osservanza della normativa nazionale e eurounitaria vigente e del Codice dei Contratti Pubblici. A tal fine il Concessionario trasmette al Concedente i verbali di aggiudicazione delle gare (ove indette se richiesto dalla normativa applicabile) relative alle commesse poste in essere per l'esercizio della concessione, di cui all'art. 9, comma 2, lettera u) del presente Accordo di Cooperazione.

37.2 Il Concedente predispone le procedure di standardizzazione dei bandi di gara per l'aggiudicazione degli appalti, di cui all'art. 9, comma 2, lettera v) del presente Accordo di Cooperazione.

37.3 La nomina delle Commissioni giudicatrici per gli affidamenti di cui al precedente art. 9, comma 2, lettera u), nelle more dell'istituzione dell'Albo dei componenti le commissioni giudicatrici da parte dell'ANAC previsto dall'art. 78 del Codice dei Contratti Pubblici, viene effettuata dal Concedente ai sensi e per gli effetti dell'art. 11, comma 5, lettera f), della legge 23 dicembre 1992, n. 498 e s.m.i..

37.4 Il Concessionario si impegna ad affidare gli eventuali servizi di distribuzione carbolubrificanti e delle attività commerciali e ricreative nelle aree di servizio, ferma restando la competenza dell'ART di cui all'art. 9, comma 2, lettera hh) del presente Accordo di Cooperazione il Concessionario si impegna, in deroga a quanto sopra previsto, ad affidare i predetti servizi secondo i principi di cui all'art. 1, comma 939, della Legge n. 296 del 27 dicembre 2006, di seguito riportati, nonché secondo le eventuali indicazioni che verranno impartite dall'Autorità Garante per la Concorrenza ed il Mercato:

- verifica preventiva della sussistenza delle capacità tecnico – organizzative ed economiche dei concorrenti allo scopo di garantire un adeguato livello e la regolarità del servizio, secondo quanto disciplinato dalla normativa di settore.

- valutazione delle offerte dei concorrenti che valorizzino l'efficienza, la qualità e la varietà dei servizi, gli investimenti, in coerenza con la durata degli affidamenti e la pluralità dei marchi. I processi di selezione devono assicurare una prevalente importanza al progetto tecnico – commerciale rispetto alle condizioni economiche proposte.
- modelli contrattuali idonei ad assicurare la competitività dell'offerta in termini di qualità e disponibilità dei servizi nonché dei prezzi dei prodotti *oil* e non *oil*.

37.5 Le riserve relative ai lavori da realizzare da parte del Concessionario, saranno considerate parte dell'investimento complessivo per gli importi effettivamente liquidati dal Concessionario alle imprese appaltatrici o fornitrici, soltanto se riconosciute dovute dal Concedente ovvero liquidate in via giudiziale e non imputabili a fatto del Concessionario stesso.

37.6 Il Concessionario sottopone gli schemi dei bandi di gara delle procedure di aggiudicazione al Concedente, che si pronuncerà nei successivi 30 (trenta) giorni dal loro ricevimento. In caso di mancata pronuncia nel termine si applicherà l'art. 20 della legge 7 agosto 1990, n. 241 e successive modifiche.

37.7 Il Concessionario, ove ritenga di istituire, con onere a suo carico, il servizio di informazione radio agli automobilisti, attribuisce lo svolgimento del servizio medesimo in base a procedura di evidenza pubblica, assicurando la copertura sull'intero collegamento ed evitando forme di pubblicità di qualsiasi genere, sulla base di specifiche tecniche e contrattuali finalizzate all'adeguato svolgimento del servizio medesimo e non discriminatorie.

ART. 38

CARTA DEI SERVIZI

38.1 Il Concessionario è tenuto, nei termini di legge, alla redazione della Carta dei servizi con indicazione degli standard di qualità dei singoli servizi, ai sensi dell'art. 2, comma 2, del decreto legislativo 12 maggio 1995 e della legge 14 novembre 1995, n. 481 e s.m.i., del nuovo sistema tariffario introdotto dall'ART con Delibera n. 133/2018 nonché delle istruzioni operative per l'adozione della carta dei servizi nel sistema autostradale in concessione emanate ai sensi della Direttiva ministeriale in materia del 19 febbraio 2009, n. 102.

38.2 Il Concessionario è tenuto al rispetto dei provvedimenti che vengano adottati in attuazione dell'art. 8 ("Contenuto delle carte di servizio") del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito dalla legge 24 marzo 2012, n. 27, in merito alle indicazioni in modo specifico dei diritti, di natura anche risarcitoria, che gli utenti possano esigere nei confronti delle imprese che gestiscono il servizio o l'infrastruttura.

SEZIONE VI - DISPOSIZIONI FINALI

ART. 39

DOMICILIO

39.1 Per gli effetti del presente Accordo di Cooperazione, il Concessionario elegge domicilio in Via Locchi, 19 - 34143 TRIESTE.

ART. 40

FORO COMPETENTE ESCLUSIVO

40.1 Per tutte le controversie che insorgono fra le parti sull'interpretazione ed applicazione del presente Accordo di Cooperazione il foro competente esclusivo è il Tribunale di Roma.

ART. 41

COMUNICAZIONI

41.1 Tutte le comunicazioni previste dal presente Accordo di Cooperazione dovranno essere inviate a mezzo di PEC o altri mezzi eventualmente concordati tra le Parti, ai seguenti indirizzi:

Concedente: Via Nomentana n. 2 – 00161 ROMA - dg.strade@pec.mit.gov.it

Concessionario: Via Locchi 19 - 34143 Trieste - autostradealtoadriatico@pec.mailcerta.com

ART. 42

CONDIZIONE SOSPENSIVA

42.1 L'efficacia del presente Accordo di Cooperazione è subordinata alla registrazione da parte della Corte dei Conti del decreto interministeriale di approvazione del medesimo Accordo di Cooperazione, nonché, alla registrazione da parte della Corte dei Conti del decreto interministeriale di approvazione del Terzo Atto Aggiuntivo di recepimento del Piano Finanziario transitorio del concessionario uscente Autovie Venete S.p.A., nonché, alla corresponsione del valore di subentro di cui alle lettere aa) e dd) delle Premesse del presente Accordo di Cooperazione, a favore del Concessionario uscente, entro il successivo tra (i) il termine di 120 giorni decorrenti dalla data di ricezione da parte del Concessionario della

notifica dell'avvenuta registrazione da parte della Corte dei Conti del decreto interministeriale di approvazione del presente Accordo di Cooperazione e (ii) il termine di 120 giorni decorrenti dalla data di ricezione da parte del Concessionario della notifica dell'avvenuta registrazione da parte della Corte dei Conti del decreto interministeriale di approvazione del Terzo Atto Aggiuntivo di recepimento del Piano Finanziario transitorio del concessionario uscente Autovie Venete S.p.A. e (iii) il termine del 31 luglio 2022. Le parti riconoscono espressamente che il presente termine è posto nell'esclusivo interesse del Concedente.

42.2 Nelle more dell'efficacia del presente Accordo di Cooperazione e, comunque, fino al momento dell'effettivo pagamento del valore di subentro di cui alle Premesse del medesimo Accordo di Cooperazione, il Concessionario uscente avrà diritto di proseguire nella gestione dell'Arteria Autostradale, ai medesimi termini e condizioni di cui agli atti convenzionali sottoscritti con il Concedente, incassandone i ricavi da essi derivanti fino al subentro del nuovo concessionario e, in ogni caso, non oltre il periodo strettamente necessario al completo azzeramento del valore di subentro medesimo.

42.3 Nel caso di denegata approvazione del presente Accordo di Cooperazione, ovvero per qualsiasi causa che impedisse o ritardasse o comunque compromettesse la regolare procedura di approvazione, il Concessionario rinuncia a vantare qualunque pretesa, interesse ovvero diritto nei confronti del Concedente, dipendenti dall'oggetto del presente Accordo di Cooperazione, e non avrà titolo a richiedere il risarcimento dei danni, indennizzo alcuno o la corresponsione di penalità per la mancata approvazione del presente Accordo di Cooperazione.

ART. 43

RICHIAMO ALLE NORME LEGISLATIVE E REGOLAMENTARI

43.1 Per quanto non espressamente previsto nel presente Accordo di Cooperazione e negli atti ad esso allegati, si intendono espressamente richiamate e trascritte le norme legislative e le altre disposizioni vigenti in materia di 00.PP. ed in particolare le norme contenute nelle direttive comunitarie, nel Codice dei Contratti Pubblici e nei regolamenti esecutivi e attuativi, del Codice Civile in quanto applicabili, nonché quelle relative allo specifico settore della gestione autostradale, ivi compresa la Direttiva del 30 luglio 2007 "Criteri di autorizzazione

alle modificazioni del Concessionario autostradale derivanti da concentrazione comunitaria" (G.U.R.I. n. 224 del 26 settembre 2007) del Ministro delle Infrastrutture di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze, nonché, il D.Lgs. 30 aprile 1992, n. 285 recante "Nuovo codice della strada".

ART. 44

SPESE DI CONTRATTO E TRATTAMENTO FISCALE

44.1 Le spese contrattuali e le conseguenti spese di bollo, registrazione e diritti di segreteria sono a totale carico del Concessionario. Ai fini fiscali, si dichiara che i corrispettivi di cui al presente Accordo di Cooperazione sono soggetti all'imposta sul valore aggiunto e pertanto, ai sensi del D.P.R. n. 131/86, tale contratto sarà assoggettato al pagamento dell'imposta.

Il presente Accordo di Cooperazione consta di n. 71 facciate dattiloscritte compresa la presente pagina e contiene n. 13 allegati.

Letto, confermato e sottoscritto dalle parti.

Il Concedente

_____

Il Concessionario

_____

Regione Friuli-Venezia-Giulia

_____

Regione Veneto

_____

REGIONE AUTONOMA FRIULI VENEZIA GIULIA

Il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili

REGIONE DEL VENETO

ACCORDO DI COOPERAZIONE TRA AMMINISTRAZIONI AGGIUDICATRICI AI SENSI DELL'ART. 17 DELLA DIRETTIVA 2014/23/UE E DELL'ART. 13-BIS DEL DECRETO LEGGE 16 OTTOBRE 2017 N. 148 E SS.MM.II., RELATIVO ALLE TRATTA AUTOSTRADALI:

- A4 VENEZIA-TRIESTE;

- A23 PALMANOVA-UDINE;

- A28 PORTOGRUARO-CONEGLIANO;

- A57 TANGENZIALE DI MESTRE PER LA QUOTA PARTE;

- A34 RACCORDO VILLESSE-GORIZIA.

ALLEGATO A

DESCRIZIONE INTERVENTI

A) OPERE DI COMPETENZA DEL CONCESSIONARIO

Rif. Art. Conv.	Titolo intervento	Codice SIVCA	Stato dell'intervento (in corso/da avviare)	Rif.Pag.
Art. 8.1 lettera A	P.57 PROLUNGAMENTO A28 TRATTO SACILE OVEST - CONEGLIANO: LOTTO 28	003-002-A028-01-A001-01	Approvato con provvedimento ANAS del 31/07/2000 del Commissario Straordinario Relazione Istruttoria ANAS del 24/07/2000 prot. n. 2361 – Ultimato	4
Art. 8.1 lettera A	P.93 PROLUNGAMENTO A28 TRATTO SACILE OVEST - CONEGLIANO: LOTTO 29	003-002-A028-01-A002-01	Approvato con decreto ANAS UBO-0004804-P del 28/10/2010 – Ultimato	4
Art. 8.1 lettera A	P.108 PIANO PER LA SICUREZZA AUTOSTRADALE: INFORMAZIONI UTENZA TRAMITE PMV FISSE E MOBILI	003-002-A004-05-F010-01	Approvato con decreto ANAS UBO-0003190-P del 13/07/2010 – Ultimato	4
Art. 8.1 lettera A	P.62 P.83 PIANO DI RISANAMENTO ACUSTICO: BARRIERE FONOASSORBENTI POZZUOLO DEL FRIULI	003-002-A023-01-I001-01	Approvato con decreto ANAS CDG-0093778-P del 20/09/2006 – Ultimato	4
Art. 8.1 lettera A	P.64 P.64 BIS BRETELLA NOVENTA SS. 14 - 1 STRALCIO	003-002-A004-05-L001-01	Approvato con decreto ANAS n. 558 del 24/09/2003 – Ultimato	4
Art. 8.1 lettera A	P.147 A28 – LAVORI DI RIQUALIFICAZIONE DELLE BARRIERE DI SICUREZZA AUTOSTRADALI BORDO PONTE SUI MANUFATTI	003-002-A028-01-K007-01	Approvato con decreto MIN.INFR.TRASP. SVCA-0016756 del 02/07/2019 – Ultimato	4
Art. 8.1 lettera A	P.121 PIANO DI RISANAMENTO ACUSTICO:BARRIERE FONOASSORBENTI DUINO AURISINA	003-002-A004-05-I005-01	Approvato con decreto MIN.INFR.TRASP. SVCA-0022825 del 18/12/2017 – Ultimato	5
Art. 8.1 lettera A	P.91 RAZIONALIZZAZIONE SPAZI NUOVA PALAZZINA CENTRO SERVIZI DI PALMANOVA	003-002-A004-05-J001-01	Approvato con decreto MIN.INFR.TRASP. SVCA-0003320 del 09/02/2021 – Ultimato	5
Art. 8.1 lettera A	P.126 CENTRO SERVIZI E MAGAZZINO RICOVERO AUTOMEZZI DI PORCIA	003-002-A028-01-K005-01	Approvato con decreto MIN.INFR.TRASP. SVCA-0015634 del 21/06/2019 – Ultimato	5
Art. 8.1 lettera A	P.142 SISTEMA AUTOMATICO DI RILEVAMENTO EVENTI	003-002-A004-06-K006-01	Approvato con decreto MIN.INFR.TRASP. SVCA-0008448 del 12/05/2017 – In corso	6
Art. 8.1 lettera A	P.102 PIANO DI RISANAMENTO ACUSTICO:BARRIERE FONOASSORBENTI CAMPOFORMIDO E PASIAN DI PRATO	003-002-A023-01-I004-01	Approvato con decreto MIN.INFR.TRASP. SVCA-0005594 del 29/03/2017 – In corso	8
Art. 8.1 lettera A	P.85B NUOVO CASELLO DI RONCHIS – OPERE DI COMPLETAMENTO	003-002-A004-05-B001-02	Approvato con decreto MIN.INFR.TRASP. SVCA-0000870 del 20/01/2017 – In corso	10

Rif. Art. Conv.	Titolo intervento	Codice SIVCA	Stato dell'intervento (in corso/da avviare)	Rif.Pag.
Art. 8.1 lettera A	P.141 C.O.A. PADOVA	003-002-A004-05-K008-02	Approvato con decreto MIN.INFR.TRASP. SVCA-0001383 del 17/01/2020 – In corso	12
Art. 8.1 lettera A	P.122 PIANO DI RISANAMENTO ACUSTICO:BARRIERE FONOASSORBENTI AZZANO DECIMO E FIUME VENETO	003-002-A028-01-I006-01	Avviato	14
Art. 8.1 lettera A	PIANO DI RISANAMENTO ACUSTICO:ULTERIORI INTERVENTI DI BARRIERE FONOASSORBENTI	003-002-A023-01-I010-01 003-002-A028-01-I011-01 003-002-A004-05-I009-01	Avviato	16
Art. 8.1 lettera A	P.145 RAMPE A27/A28	Non disponibile	Avviato	18
Art. 8.1 lettera A	P.114 ULTERIORI INTERVENTI PER AMMODERNAMENTO ED AMPLIAMENTO AREE DI SERVIZIO	003-002-A004-05-C004-01	Da avviare	20
Art. 8.1 lettera A	P.148 RAZIONALIZZAZIONE SPAZI C.S. PALMANOVA – NUOVE RETI SOTTOSERVIZI E SISTEMAZIONI ESTERNE	Non disponibile	Avviato	22
Art. 8.1 lettera A	P.150 - LAVORI DI RIQUALIFICAZIONE DELLE BARRIERE DI SICUREZZA SULLO SPARTITRAFFICO NEL TRATTO LISERT – REDIPUGLIA	Non disponibile	Avviato	24
Art. 8.1 lettera A	P.151 - REALIZZAZIONE ELEMENTI ANTINTRUSIONE E PROTEZIONE PILE DEI MANUFATTI SU INTERA RETE	Non disponibile	Avviato	26
Art. 8.1 lettera A	NUOVI INTERVENTI FINALIZZATI ALLA TUTELA AMBIENTALE E ALL'EFFICIENTAMENTO ENERGETICO	Non disponibile	Da avviare	28
Art. 8.1 lettera A	INNOVAZIONI GESTIONALI	003-002-A004-05-K001-01 003-002-A023-01-K002-01 003-002-A028-01-K003-01	Da avviare	30

A.1) INVESTIMENTI ULTIMATI

A.1.1) P.57 PROLUNGAMENTO A28 TRATTO SACILE OVEST - CONEGLIANO: LOTTO 28 - codice SIVCA 003-002-A028-01-A001-01

Approvato il 31/07/2000 dal Commissario Straordinario e relazione istruttoria ANAS S.p.A. il 24/07/2000 prot. n. 2361

Ultimato il 15/09/2006, aperto al traffico il 20/09/2006; certificato di collaudo tecnico-amministrativo rilasciato il 15/04/2008

A.1.2) P.93 PROLUNGAMENTO A28 TRATTO SACILE OVEST - CONEGLIANO: LOTTO 29 - codice SIVCA 003-002-A028-01-A002-01

Approvato ANAS S.p.A. il 28/10/2010 prot. n. UBO-0004804-P

Ultimato il 26/07/2011, aperto al traffico il 23/10/2010; certificato di collaudo tecnico-amministrativo rilasciato il 21/03/2013

A.1.3) P.108 PIANO PER LA SICUREZZA AUTOSTRADALE: INFORMAZIONI UTENZA TRAMITE PMV FISSE E MOBILI - codice SIVCA 003-002-A004-05-F010-01

Approvato ANAS S.p.A. il 13/07/2010 prot. n. UBO-0003190-P

Ultimato il 25/06/2010; certificato di collaudo tecnico-amministrativo rilasciato il 05/06/2013

A.1.4) P.62 P.83 PIANO DI RISANAMENTO ACUSTICO: BARRIERE FONOASSORBENTI POZZUOLO DEL FRIULI - codice SIVCA 003-002-A023-01-I001-01

Approvato ANAS S.p.A. il 20/09/2006 prot. n. CDG-0093778-P

Ultimato il 21/06/2004; certificato di collaudo tecnico-amministrativo non ancora rilasciato

A.1.5) P.64 P.64 BIS BRETELLA NOVENTA SS. 14 - 1 STRALCIO - codice SIVCA 003-002-A004-05-L001-01

Approvato ANAS S.p.A. il 24/09/2003 prot. n. 558

Ultimato il 23/02/2008, aperto al traffico il 25/02/2008; certificato di collaudo tecnico-amministrativo rilasciato il 11/11/2011

A.1.6) P.147 A28 – LAVORI DI RIQUALIFICAZIONE DELLE BARRIERE DI SICUREZZA AUTOSTRADALI BORDO PONTE SUI MANUFATTI - codice SIVCA 003-002-A028-01-K007-01

Approvato MIT il 11/09/2014 prot. n. 0008192

Ultimato il 17/06/2016; certificato di collaudo tecnico-amministrativo rilasciato il 26/10/2017

A.1.7) P.121 PIANO DI RISANAMENTO ACUSTICO: BARRIERE FONOASSORBENTI DUINO AURISINA - codice SIVCA 003-002-A004-05-I005-01

Approvato MIT il 18/12/2017 prot. n. 0022825

Ultimato il 13/02/2020; lavori collaudati, in attesa di sottoscrizione del certificato di collaudo tecnico-amministrativo

A.1.8) P.91 RAZIONALIZZAZIONE SPAZI NUOVA PALAZZINA CENTRO SERVIZI DI PALMANOVA - codice SIVCA 003-002-A004-05-J001-01

Approvato MIT il 09/02/2021 prot. n. 0003320

Ultimato il 07/12/2018; lavori collaudati, in attesa di sottoscrizione del certificato di collaudo tecnico-amministrativo

A.1.9) P.126 CENTRO SERVIZI E MAGAZZINO RICOVERO AUTOMEZZI DI PORCIA - codice SIVCA 003-002-A028-01-K005-01

Approvato MIT il 21/06/2019 prot. n. 0015634

Ultimato il 12/07/2017; certificato di collaudo tecnico-amministrativo rilasciato il 31/01/2020

A.2) INVESTIMENTI APPROVATI (i cui lavori sono in corso o da avviare)

A.2.1) P.142 SISTEMA AUTOMATICO DI RILEVAMENTO EVENTI - codice SIVCA 003-002-A004-06-K006-01

Il progetto in questione prevede la realizzazione di un sistema innovativo denominato Aid (Automatic incident detection), integrato con un sistema di videosorveglianza dell'asse autostradale e degli svincoli dotato, lungo tutta la tratta, di telecamere fisse di contesto e di telecamere brandeggiabili per permettere agli operatori la verifica degli eventi segnalati.

Il Sistema automatico di rilevamento eventi (Aid) è la parte più rilevante del progetto e si avvale di sensori basati su tecnologia RADAR che attraverso algoritmi specifici permettono di individuare e tracciare i mezzi in transito e di segnalare al C.R.I., in modo automatico e in tempo reale, il verificarsi di eventi quali incidenti, contromano, code, presenza di pedoni, etc.

Questa tecnologia, basata su dispositivi e applicativi software sviluppati ad hoc, è da poco presente sul mercato e permette di monitorare tratte di lunghezza fino a un chilometro con un singolo sensore, garantendo la migliore attendibilità indipendentemente dalle condizioni della luce e del meteo.

Valore opere da eseguire dopo il 30/06/2021: € 1.878.000,00

Annullato la gara e avviato l'aggiornamento del progetto esecutivo a seguito della vetustà del progetto nel frattempo approvato. L'importo residuo serve a coprire il costo dei lavori da eseguire, nonché di tutte le attività accessorie (impiantistica, spese generali, ecc.).

Lunghezza intervento:			X			
Avanzamento progettazione:			PROGETTO ESECUTIVO			
STATO APPROVATIVO:						
Espropri [pubblicazione]			X		X	
V.I.A. [pubblicazione-chiusura]			X		X	
C.d.S. Opere in Asse [apertura-chiusura]			X		X	
C.d.S. Opere sul territorio [apertura-chiusura]			X		X	
MIT [invio def - esec]			X		16/05/2013	
MIT [approvazione def - esec]			X		09/03/2015	
Pubblicazione bando di gara			X			
Aggiudicazione Provvisoria			X			
Aggiudicazione Definitiva			X			
QUADRO ECONOMICO Progetto: *(€/Mln)*						
P. Definitivo	Lavori	X	Sad	X	Totale	X
P. Esecutivo	Lavori	2,72	Sad	0,43	Totale	3,15
DATI APPALTO:						
Ditta aggiudicataria:		X		Durata contratto origin. (gg):		X
Consegna parziale:		X		Ultimaz. lavori contr. orig.:		X
Consegna totale:		X		Durata contratt. attuale (gg):		X
S.I.L. *(€/Mln)*	31/12/2020	X	X	Ultimazione lavori attuale:		X
QUADRO ECONOMICO: (€/Mln)					**Perizie Variante**	**Totale**
Base d'asta:	X	ribasso	X	2,72		2,72
Somme a disposizione				0,43		0,43
Altro				0,00		0,00
Totale				**3,15**		**3,15**
NOTE:						

A.2.2) P.102 PIANO DI RISANAMENTO ACUSTICO: BARRIERE FONOASSORBENTI CAMPOFORMIDO E PASIAN DI PRATO - codice SIVCA 003-002-A023-01-I004-01

L'intervento prevede la realizzazione delle opere di mitigazione acustica lungo l'autostrada A23 tra le progressive Km 15+712 e Km 17+691, in comune di Campoformido, in provincia di Udine. I lavori comprendono la realizzazione di barriere antirumore artificiali di tipo opache e traslucide.

Le opere sono realizzate in conformità ed attuazione del Piano di Risanamento acustico, redatto secondo i contenuti del D.M. 29.11.2000 del Ministero dell'Ambiente, di attuazione della Legge 447/95.

Il tratto preso in esame attualmente è privo di schermatura interna o esterna all'asse viario e pertanto le abitazioni sono esposte direttamente alla propagazione del rumore prodotto dai veicoli in transito lungo l'autostrada. L'intervento ricade nel territorio comunale di Campoformido, tra le progressive km 15+771 e km 16+370 dell'autostrada A23 in concessione, e si estende – in competenza di Friuli Venezia Giulia Strade S.p.A. – lungo la SS 676 tra il km 6+530 ed il km 8+173. Inoltre, all'altezza del cavalcavia della SP 89 (via Verdi), la posa delle barriere interessa per alcuni metri il ciglio della rampa di immissione sulla SS 676 nelle competenze della Provincia di Udine. l'intervento prevede la realizzazione di barriere fonoassorbenti artificiali per una superficie totale di 6.085 m2 per un'estensione complessiva di 1.358 m, con un'altezza variabile da 4,0 m a 6,0 m. Le barriere saranno realizzate mediante pannelli in calcestruzzo rivestiti di materiale poroso fonoassorbente. Inoltre è previsto il rivestimento con materiale fonoassorbente di muri esistenti per un totale di 1.904 m2.

Valore opere da eseguire dopo il 30/06/2021: € 3.540.000,00

I lavori sono stati consegnati in data 26/04/2021. L'importo residuo serve a coprire il costo dei lavori da eseguire, nonché di tutte le attività accessorie (espropri, interferenze, spese generali, ecc.).

Lunghezza intervento:			1,746			
Avanzamento progettazione:			PROGETTO ESECUTIVO			
STATO APPROVATIVO:						
Espropri [pubblicazione]			X		X	
V.I.A. [pubblicazione-chiusura]			X		X	
C.d.S. Opere in Asse [apertura-chiusura]			X		X	
C.d.S. Opere sul territorio [apertura-chiusura]			X		X	
MIT [invio def - esec]			X		01/09/2014	
MIT [approvazione def - esec]			X		23/06/2015	
Pubblicazione bando di gara			guri 17/11/17			
Aggiudicazione Provvisoria			18/10/2018			
Aggiudicazione Definitiva			23/10/2018			
QUADRO ECONOMICO Progetto: *(€/Mln)*						
P. Definitivo	Lavori	X	Sad	X	Totale	X
P. Esecutivo	Lavori	3,19	Sad	1,09	Totale	4,28
DATI APPALTO:						
Ditta aggiudicataria:		A.T.I. Consorzio Stabile ODOS - Impresa Chimenti		Durata contratto origin. (gg):		210
Consegna parziale:		X		Ultimaz. lavori contr. orig.:		22/11/2021
Consegna totale:		26/04/2021		Durata contratt. attuale (gg):		210
S.I.L. *(€/Mln)*	31/12/2020	X	X	Ultimazione lavori attuale:		22/11/2021
QUADRO ECONOMICO: (€/Mln)					**Perizie Variante**	**Totale**
Base d'asta:	3,19	ribasso	20,310%	2,60		2,60
Somme a disposizione				1,68		1,68
Altro				0,00		0,00
Totale				**4,28**		**4,28**
NOTE:						

A.2.3) P.85B NUOVO CASELLO DI RONCHIS – OPERE DI COMPLETAMENTO - codice SIVCA 003-002-A004-05-B001-02

Il progetto si articola in due ambiti di intervento:

- del primo fanno parte le opere di completamento del nuovo casello di Ronchis;
- del secondo fanno parte le opere relative alla sistemazione dell'intersezione tra la S.P. n. 7 e la S.P. n. 75 "delle Bandite" in corrispondenza all'entrata del casello autostradale dismesso.

Per quanto riguarda il primo ambito di intervento, le lavorazioni previste in progetto riguardano:

- opere di finitura interne al nuovo casello: consistono nella fornitura e posa in opera delle porte di accesso dal cunicolo alle cabine esattori;
- opere di finitura esterne: consistono nella realizzazione del percorso pedonale a servizio degli utenti Trasporti Eccezionali e dei rivestimenti delle scarpate sotto il sovrappasso della bidirezionale di svincolo e della S.P. n. 7;
- opere edili: consistono nella realizzazione di due pensiline di copertura del parcheggio riservato ai dipendenti;
- opere impiantistiche; consistono nella realizzazione del completamento dell'illuminazione del piazzale di casello, delle segnalazioni antinebbia e nell'illuminazione delle nuove pensiline di copertura dei parcheggi dipendenti.

Per quanto riguarda il secondo ambito di intervento, le lavorazioni previste in progetto riguardano la sistemazione dell'intersezione stradale per quanto riguarda le opere stradali (modifica geometrie stradali, pavimentazioni, segnaletica, ecc.) e la realizzazione delle opere relative all'illuminazione stradale.

Valore opere da eseguire dopo il 30/06/2021: € 441.000,00

Avviato l'aggiornamento del progetto esecutivo a seguito della vetustà del progetto nel frattempo approvato. L'importo serve a coprire il costo dei lavori da eseguire, nonché di tutte le attività accessorie (interferenze, impianti, spese generali, ecc.).

Lunghezza intervento:			X			
Avanzamento progettazione:			PROGETTO ESECUTIVO			
STATO APPROVATIVO:						
Espropri [pubblicazione]			X		X	
V.I.A. [pubblicazione-chiusura]			X		X	
C.d.S. Opere in Asse [apertura-chiusura]			X		X	
C.d.S. Opere sul territorio [apertura-chiusura]			X		X	
MIT [invio def - esec]			X		04/11/2015	
MIT [approvazione def - esec]			X		20/01/2017	
Pubblicazione bando di gara			X			
Aggiudicazione Provvisoria			X			
Aggiudicazione Definitiva			X			
QUADRO ECONOMICO Progetto: *(€/Mln)*						
P. Definitivo	Lavori	X	Sad	X	Totale	X
P. Esecutivo	Lavori	0,45	Sad	0,08	Totale	0,53
DATI APPALTO:						
Ditta aggiudicataria:		X		Durata contratto origin. (gg):		X
Consegna parziale:		X		Ultimaz. lavori contr. orig.:		X
Consegna totale:		X		Durata contratt. attuale (gg):		X
S.I.L. *(€/Mln)*	31/12/2020	X	X	Ultimazione lavori attuale:		X
QUADRO ECONOMICO: (€/Mln)					**Perizie Variante**	**Totale**
Base d'asta:	X	ribasso	X	0,45		0,45
Somme a disposizione				0,08		0,08
Altro				0,00		0,00
Totale				**0,53**		**0,53**
NOTE:						

A.2.4) P.141 C.O.A. PADOVA - codice SIVCA 003-002-A004-05-K008-02

A seguito di decreto del Capo della Polizia – Direttore Generale della Pubblica Sicurezza, è stato istituito il Centro Operativo Autostradale di Padova (C.O.A.) alle dipendenze del Compartimento di Polizia Stradale per il Veneto. L'impegno economico relativo alla predisposizione dei locali, all'avviamento degli impianti e alla loro manutenzione, necessario per lo svolgimento delle attività a cura del C.O.A, verrà sostenuto dalle Concessionarie interessate (ASPI, BS-PD, C.A.V., Autovie Venete).
L'intervento consiste nella ristrutturazione ed adeguamento di alcuni locali messi a disposizione dal Compartimento di Polizia Stradale di Padova nella propria sede. Si rende infatti necessario provvedere ad attività sia di natura edile che impiantistica che tecnologica, idonee a garantire l'operatività del servizio e a consentire lo scambio informativo tra C.O.A. e Centrali Operative delle Concessionarie.

Valore opere da eseguire dopo il 30/06/2021: € 202.000,00

In attesa di affidamento dei lavori da parte della Concessionaria Autostrada Brescia-Verona-Vicenza-Padova. L'importo serve a coprire la quota di competenza dei lavori da eseguire, nonché di tutte le attività accessorie (impiantistica, espropri, interferenze, spese generali, ecc.).

Lunghezza intervento:			X			
Avanzamento progettazione:			PROGETTO ESECUTIVO			
STATO APPROVATIVO:						
Espropri [pubblicazione]			X		X	
V.I.A. [pubblicazione-chiusura]			X		X	
C.d.S. Opere in Asse [apertura-chiusura]			X		X	
C.d.S. Opere sul territorio [apertura-chiusura]			X		X	
MIT [invio def - esec]			X		12/06/2018	
MIT [approvazione def - esec]			X		17/01/2020	
Pubblicazione bando di gara			X			
Aggiudicazione Provvisoria			X			
Aggiudicazione Definitiva			X			
QUADRO ECONOMICO Progetto: *(€/Mln)*						
P. Definitivo	Lavori	X	Sad	X	Totale	X
P. Esecutivo	Lavori	0,17	Sad	0,03	Totale	0,20
DATI APPALTO:						
Ditta aggiudicataria:		X		Durata contratto origin. (gg):		X
Consegna parziale:		X		Ultimaz. lavori contr. orig.:		X
Consegna totale:		X		Durata contratt. attuale (gg):		X
S.I.L. *(€/Mln)*	31/12/2020	X	X	Ultimazione lavori attuale:		X
QUADRO ECONOMICO: (€/Mln)					**Perizie Variante**	**Totale**
Base d'asta:	0,17	ribasso	X	0,17		0,17
Somme a disposizione				0,03		0,03
Altro				0,00		0,00
Totale				**0,20**		**0,20**
NOTE:						

A.3) INVESTIMENTI DA AVVIARE

A.3.1) P.122 PIANO DI RISANAMENTO ACUSTICO: BARRIERE FONOASSORBENTI AZZANO DECIMO E FIUME VENETO - codice SIVCA 003-002-A028-01-I006-01

L'intervento prevede la realizzazione delle opere di mitigazione acustica lungo l'autostrada A28, tra le progressive Km 10+620 e Km 17+775 alternativamente in comune di Azzano Decimo e di Fiume Veneto, in provincia di Pordenone. I lavori comprendono la realizzazione di barriere antirumore artificiali di tipo opache e traslucide.

Le opere sono realizzate in conformità ed attuazione del Piano di Risanamento acustico, redatto secondo i contenuti del DM 29.11.2000 del Ministero dell'Ambiente, di attuazione della Legge 447/95. Il tratto preso in esame attualmente è privo di schermatura interna o esterna all'asse viario e pertanto le abitazioni sono esposte direttamente alla propagazione del rumore prodotto dai veicoli in transito lungo l'autostrada. L'intervento prevede una superficie totale di mascheratura pari a 10.372,50 m2 ed interessa una lunghezza complessiva di 2.997 m, per un'altezza dal piano autostradale variabile da 3,0 m a 4,0 m. Le barriere saranno realizzate mediante pannelli in calcestruzzo rivestiti di materiale poroso fonoassorbente.

Valore opere da eseguire dopo il 30/06/2021: € 2.619.000,00

Avviata la progettazione definitiva/esecutiva. L'importo serve a coprire il costo della progettazione, dei lavori da eseguire, nonché di tutte le attività accessorie (espropri, interferenze, spese generali, ecc.).

QUADRO ECONOMICO P.122 PIANO DI RISANAMENTO ACUSTICO: BARRIERE FONOASSORBENTI AZZANO DECIMO E FIUME VENETO		
A. LAVORI		
A.1	Importo lavori lordo	€ 1.365.000,00
A.2	Oneri per la sicurezza	€ 126.000,00
A.3	**Totale lavori lordi (A.1+A.2)**	€ 1.491.000,00
A.4	Ribasso d'asta convenzionale (20% di A.1)	€ 273.000,00
A.5	**Totale lavori netti (A.1-A.4+A.2)**	€ 1.218.000,00
B. SOMME A DISPOSIZIONE		
B.1	Espropri	€ 475.000,00
B.2	Interferenze	€ 475.000,00
B.3	Imprevisti (5 % di A.3)	€ 74.000,00
B.4	Accordi bonari (5% di A.3)	€ 74.000,00
B.5	Prove di laboratorio	€ 9.000,00
B.6	Revisione prezzi (3% di A.3)	€ 45.000,00
B.7	Spese commissioni gara	€ 60.000,00
B.n	**Totale somme a disposizione**	€ 1.212.000,00
C	**SPESE GENERALI (10% di A.3+B.n)**	€ 270.000,00
D	**TOTALE LORDO COMPLESSIVO (A.3 + B.n + C)**	€ 2.973.000,00
E	**TOTALE NETTO COMPLESSIVO (A.5 + B.n + C)**	€ 2.700.000,00

A.3.2) PIANO DI RISANAMENTO ACUSTICO: ULTERIORI INTERVENTI DI BARRIERE FONOASSORBENTI - codice SIVCA 003-002-A023-01-I010-01

Questi ulteriori interventi riguardano la realizzazione di ulteriori opere di mitigazione acustica, lungo le tratte autostradali in concessione, nei comuni di:

- Porcia in provincia di Pordenone - Autostrada A28;
- Pavia di Udine in provincia di Udine - Autostrada A23;
- Sacile in provincia di Pordenone - Autostrada A28;
- Chions in provincia di Pordenone - Autostrada A28;
- Pordenone - Autostrada A28;
- Fogliano Redipuglia in provincia di Gorizia - Autostrada A4;
- Gruaro in provincia di Venezia - Autostrada A28;
- Gonars in provincia di Udine - Autostrada A23;
- Villesse in provincia di Gorizia - Autostrada A4.

I lavori comprendono la realizzazione di barriere antirumore artificiali di tipo opache e traslucide. Le opere sono realizzate in conformità ed attuazione del Piano di Risanamento acustico, redatto con le modalità del DM 29.11.2000 del Ministero dell'Ambiente, di attuazione della Legge 447/95.

Valore opere da eseguire dopo il 30/06/2021: € 15.039.000,00

Avviata la progettazione definitiva/esecutiva. L'importo serve a coprire il costo della progettazione, dei lavori da eseguire, nonché di tutte le attività accessorie (espropri, interferenze, spese generali, ecc.).

QUADRO ECONOMICO PIANO DI RISANAMENTO ACUSTICO: ULTERIORI INTERVENTI DI BARRIERE FONOASSORBENTI		
A. LAVORI		
A.1	Importo lavori lordo	€ 10.005.000,00
A.2	Oneri per la sicurezza	€ 804.000,00
A.3	**Totale lavori lordi (A.1+A.2)**	€ 10.809.000,00
A.4	Ribasso d'asta convenzionale (20% di A.1)	€ 2.001.000,00
A.5	**Totale lavori netti (A.1-A.4+A.2)**	€ 8.808.000,00
B. SOMME A DISPOSIZIONE		
B.1	Espropri	€ 1.360.000,00
B.2	Interferenze	€ 1.360.000,00
B.3	Imprevisti (5 % di A.3)	€ 504.000,00
B.4	Accordi bonari (5% di A.3)	€ 504.000,00
B.5	Prove di laboratorio	€ 65.000,00
B.6	Revisione prezzi (3% di A.3)	€ 324.000,00
B.7	Spese commissioni gara	€ 90.000,00
B.n	**Totale somme a disposizione**	€ 4.207.000,00
C	**SPESE GENERALI (10% di A.3+B.n)**	€ 3.004.000,00
D	**TOTALE LORDO COMPLESSIVO (A.3 + B.n + C)**	€ 18.020.000,00
E	**TOTALE NETTO COMPLESSIVO (A.5 + B.n + C)**	€ 16.019.000,00

A.3.3) P.145 RAMPE A27/A28 - codice SIVCA non disponibile

Il progetto prevede la realizzazione di un semianello costituito da una pista da utilizzare per la discesa dei mezzi di servizio e dei mezzi antineve dall'autostrada A27 in direzione Vittorio Veneto (rampe nord) – Treviso (rampe sud) e da una pista da utilizzare per la risalita dei mezzi stessi in direzione Conegliano. Il semianello nord è completato, nella parte centrale, da un tratto che utilizza il sottopasso autostradale di via De Gasperi, mentre il semianello sud è completato, nella parte centrale, da un tratto che utilizza la strada (via Balbi) in fregio all'argine del fiume Monticano nel tratto sottopassante l'autostrada.

La realizzazione del semianello consente l'inversione di marcia per i mezzi di servizio, evitando l'utilizzo dei varchi amovibili in autostrada (condizione che risulta potenzialmente pericolosa, in particolare nel corso di eventi atmosferici che richiedono l'utilizzo dei mezzi antineve) e il prolungamento del percorso dei veicoli della Società, che sarebbero obbligati a compiere la manovra di inversione in corrispondenza dei caselli di Vittorio Veneto e Treviso nord. L'intervento, lungo le rampe e, in generale, nei tratti esterni alla viabilità locale, è contenuto all'interno del sedime autostradale, delimitato dalla rete di recinzione.

Valore opere da eseguire dopo il 30/06/2021: € 998.000,00

Avviata la progettazione definitiva/esecutiva. L'importo serve a coprire il costo della progettazione, dei lavori da eseguire, nonché di tutte le attività accessorie (impiantistica, espropri, interferenze, spese generali, ecc.).

QUADRO ECONOMICO P.145 RAMPE A27/A28		
A. LAVORI		
A.1	Importo lavori lordo	€ 770.000,00
A.2	Oneri per la sicurezza	€ 119.000,00
A.3	**Totale lavori lordi (A.1+A.2)**	€ 889.000,00
A.4	Ribasso d'asta convenzionale (10% di A.1)	€ 77.000,00
A.5	**Totale lavori netti (A.1-A.4+A.2)**	€ 812.000,00
B. SOMME A DISPOSIZIONE		
B.1	Espropri	€ 0,00
B.2	Interferenze	€ 31.000,00
B.3	Imprevisti (5 % di A.1)	€ 39.000,00
B.4	Accordi bonari (3% di A.1)	€ 23.000,00
B.5	Prove di laboratorio (0,6% di A.1)	€ 4.000,00
B.6	Revisione prezzi (1% di A.1)	€ 0,00
B.7	Spese commissioni gara (0,5% di A.1)	€ 4.000,00
B.n	**Totale somme a disposizione**	€ 101.000,00
C	**SPESE GENERALI (10% di A.3+B.n)**	€ 99.000,00
D	**TOTALE LORDO COMPLESSIVO (A.3 + B.n + C)**	€ 1.089.000,00
E	**TOTALE NETTO COMPLESSIVO (A.5 + B.n + C)**	€ 1.012.000,00

A.3.4) P.114 ULTERIORI INTERVENTI PER AMMODERNAMENTO ED AMPLIAMENTO AREE DI SERVIZIO - codice SIVCA 003-002-A004-05-C004-01

L'intervento prevede la realizzazione del rilevato stradale fino alla c.d. quota cassonetto (oltre alla realizzazione delle piste di immissione e di uscita dall'autostrada, con relativa segnaletica) della nuova area di servizio di Lumignacco Ovest, sull'autostrada A23, in sostituzione dell'area di servizio di Zugliano Ovest. Per contro, l'edificazione delle opere fuori terra e dei piazzali asfaltati, completi delle opere di urbanizzazione, verrà demandata al sub-concessionario nell'ambito della gara per l'affidamento della gestione delle aree di servizio.
Sono inoltre previste eventuali ulteriori necessità che potrebbero sorgere a seguito dell'affidamento delle nuove sub-concessioni e dei conseguenti interventi di ammodernamento.

Valore opere da eseguire dopo il 30/06/2021: € 7.367.000,00

Per poter effettuare le opere di competenza della scrivente è necessario disporre del progetto presentato dal sub-concessionario che, a seguito di gara ad evidenza pubblica, si è aggiudicato la gestione dell'area di servizio. L'importo serve a coprire il costo della progettazione, dei lavori da eseguire, nonché di tutte le attività accessorie (impiantistica, espropri, interferenze, spese generali, ecc.).

QUADRO ECONOMICO P.114 ULTERIORI INTERVENTI PER AMMODERNAMENTO ED AMPLIAMENTO AREE DI SERVIZIO		
A. LAVORI		
A.1	Importo lavori lordo	€ 4.950.000,00
A.2	Oneri per la sicurezza	€ 990.000,00
A.3	**Totale lavori lordi (A.1+A.2)**	€ 5.940.000,00
A.4	Ribasso d'asta convenzionale (20% di A.1)	€ 990.000,00
A.5	**Totale lavori netti (A.1-A.4+A.2)**	€ 4.950.000,00
B. SOMME A DISPOSIZIONE		
B.1	Espropri	€ 660.000,00
B.2	Interferenze	€ 396.000,00
B.3	Imprevisti (5 % di A.3)	€ 297.000,00
B.4	Accordi bonari (3% di A.3)	€ 178.000,00
B.5	Prove di laboratorio	€ 59000,00
B.6	Revisione prezzi (1% di A.3)	€ 59.000,00
B.7	Spese commissioni gara	€ 30.000,00
B.n	**Totale somme a disposizione**	€ 1.679.000,00
C	**SPESE GENERALI (10% di A.3+B.n)**	€ 762.000,00
D	**TOTALE LORDO COMPLESSIVO (A.3 + B.n + C)**	€ 8.381.000,00
E	**TOTALE NETTO COMPLESSIVO (A.5 + B.n + C)**	€ 7.391.000,00

A.3.5) P.148 RAZIONALIZZAZIONE SPAZI C.S. PALMANOVA – NUOVE RETI SOTTOSERVIZI E SISTEMAZIONI ESTERNE - codice SIVCA non disponibile

Il progetto prevede la revisione ed adeguamento della rete fognaria interna del Centro Servizi di Palmanova alla luce del nuovo allacciamento fognario alla rete gestita da CAFC S.p.A in comune di Bagnaria Arsa (UD) ed in corso di predisposizione, oltre al rifacimento delle reti interne di alimentazione (adduzione idrica, antincendio, gas, energia e dati) in sostituzione delle esistenti in parte degradate od insufficienti per le attuali esigenze.

Tra le attività è inoltre pervista la sistemazione definitiva delle superfici esterne con la definizione ed organizzazione delle aree da destinare a parcheggi per le autovetture, viabilità invernale e piazzola ecologica, compresa la determinazione della relativa viabilità interna e di accesso alle aree, nella disponibilità della Società e poste a nord dell'autostrada. È prevista inoltre la costruzione di un edificio uso portineria, Centro Assistenza Clienti e Trasporti eccezionali in corrispondenza dell'accesso prospiciente la strada regionale.

Valore opere da eseguire dopo il 30/06/2021: € 2.896.000,00

Avviata la progettazione definitiva/esecutiva. L'importo serve a coprire il costo della progettazione, dei lavori da eseguire, nonché di tutte le attività accessorie (impiantistica, espropri, interferenze, spese generali, ecc.).

QUADRO ECONOMICO P.148 RAZIONALIZZAZIONE SPAZI C.S. PALMANOVA – NUOVE RETI SOTTOSERVIZI E SISTEMAZIONI ESTERNE		
A. LAVORI		
A.1	Importo lavori lordo	€ 2.500.000,00
A.2	Oneri per la sicurezza	€ 200.000,00
A.3	**Totale lavori lordi (A.1+A.2)**	€ 2.700.000,00
A.4	Ribasso d'asta convenzionale (20% di A.1)	€ 500.000,00
A.5	**Totale lavori netti (A.1-A.4+A.2)**	€ 2.200.000,00
B. SOMME A DISPOSIZIONE		
B.1	Caratterizzazione terreni	€ 15.000,00
B.2	Interferenze	€ 60.000,00
B.3	Imprevisti (2 % di A.3)	€ 54.000,00
B.4	Accordi bonari (3% di A.3)	€ 81.000,00
B.5	Prove di laboratorio	€ 15.000,00
B.6	Revisione prezzi (1% di A.3)	€ 27.000,00
B.7	Spese commissioni gara	€ 13.000,00
B.8	Oneri discarica	€ 171.000,00
B.n	**Totale somme a disposizione**	€ 436.000,00
C	**SPESE GENERALI (10% di A.3+B.n)**	€ 307.000,00
D	**TOTALE LORDO COMPLESSIVO (A.3 + B.n + C)**	€ 3.443.000,00
E	**TOTALE NETTO COMPLESSIVO (A.5 + B.n + C)**	€ 2.943.000,00

A.3.6) P.150 - LAVORI DI RIQUALIFICAZIONE DELLE BARRIERE DI SICUREZZA SULLO SPARTITRAFFICO NEL TRATTO LISERT – REDIPUGLIA - codice SIVCA non disponibile

Il progetto prevede la sostituzione dell'attuale barriera di sicurezza con una nuova barriera bordo ponte classe H4 in calcestruzzo con profilo redirettivo NJ. Il tratto interessato è compreso tra il km 507+655 ed il km 511+893, per un'estensione di 4.238m. L'installazione della nuova barriera di sicurezza, ad elevate capacità di contenimento, richiede la realizzazione di un nuovo cordolo in calcestruzzo armato di adeguate capacità e dimensioni, e garantirà idonei requisiti di stabilità e resistenza. La barriera viene posizionata "a filo cordolo" sul lato carreggiata con almeno 20cm liberi sul lato esterno a riprodurre condizioni geometriche del tutto analoghe a quelle del relativo crash-test. Per la porzione "a vista" lato carreggiata inferiore, poiché l'intervento ricade in zona soggetta a tutela paesaggistica ed ambientale, si prevede il rivestimento del nuovo basamento (altezza 45 cm) con pietrame ai fini dell'armonica integrazione con il paramento esistente. A completamento dell'opera si prevede la stesa di conglomerato bituminoso al fine di ristabilire il normale piano viario.

Valore opere da eseguire dopo il 30/06/2021: € 4.711.000,00

Progetto esecutivo inviato in approvazione al MIT. L'importo serve a coprire il costo della progettazione, dei lavori da eseguire, nonché di tutte le attività accessorie (impiantistica, espropri, interferenze, spese generali, ecc.).

QUADRO ECONOMICO P.150 - LAVORI DI RIQUALIFICAZIONE DELLE BARRIERE DI SICUREZZA SULLO SPARTITRAFFICO NEL TRATTO LISERT – REDIPUGLIA		
A. LAVORI		
A.1	Importo lavori lordo	€ 4.350.000,00
A.2	Oneri per la sicurezza	€ 223.000,00
A.3	**Totale lavori lordi (A.1+A.2)**	€ 4.573.000,00
A.4	Ribasso d'asta convenzionale (20% di A.1)	€ 870.000,00
A.5	**Totale lavori netti (A.1-A.4+A.2)**	€ 3.703.000,00
B. SOMME A DISPOSIZIONE		
B.1	Caratterizzazione terreni	€ 15.000,00
B.2	Interferenze	€ 0,00
B.3	Imprevisti (5 % di A.3)	€ 229.000,00
B.4	Accordi bonari (3% di A.3)	€ 137.000,00
B.5	Prove di laboratorio	€ 26.000,00
B.6	Revisione prezzi (1% di A.3)	€ 44.000,00
B.7	Spese commissioni gara	€ 50.000,00
B.n	**Totale somme a disposizione**	€ 501.000,00
C	**SPESE GENERALI (10% di A.3+B.n)**	€ 507.000,00
D	**TOTALE LORDO COMPLESSIVO (A.3 + B.n + C)**	€ 5.581.000,00
E	**TOTALE NETTO COMPLESSIVO (A.5 + B.n + C)**	€ 4.711.000,00

A.3.7) P.151 - REALIZZAZIONE ELEMENTI ANTINTRUSIONE E PROTEZIONE PILE DEI MANUFATTI SU INTERA RETE - codice SIVCA non disponibile

L'intervento riguarda la realizzazione di protezioni delle pile dei cavalcavia per il miglioramento degli standard di sicurezza sulle tratte in gestione della concessionaria. I nuovi sistemi di protezione sono costituiti da elementi in muratura redirettivi o da barriere bordo ponte avente adeguato spazio d'intrusione del veicolo. Sono state individuate due principali categorie di elementi di protezione:

- realizzazione in opera di elementi redirettivi, nei quali si possono individuare tre tipologie: una per la protezione delle pile a lato della strada, denominata "Bordo laterale", una per la protezione delle cuspidi d'imbocco, denomina "Scivolo" ed un'ultima per la protezione delle pile in spartitraffico, denominata "Spartitraffico";
- sostituzione barriere esistenti con barriera BP con realizzazione di cordolo di fondazione.

Le tratte analizzate risultano: A4, A23, A28, A34, A57 e tangenziale di Udine.

Valore opere da eseguire dopo il 30/06/2021: € 2.612.000,00

Avviata la progettazione definitiva/esecutiva. L'importo serve a coprire il costo della progettazione, dei lavori da eseguire, nonché di tutte le attività accessorie (impiantistica, espropri, interferenze, spese generali, ecc.).

QUADRO ECONOMICO P.151 - REALIZZAZIONE ELEMENTI ANTINTRUSIONE E PROTEZIONE PILE DEI MANUFATTI SU INTERA RETE		
A. LAVORI		
A.1	Importo lavori lordo	€ 1.400.000,00
A.2	Oneri per la sicurezza	€ 945.000,00
A.3	**Totale lavori lordi (A.1+A.2)**	€ 2.345.000,00
A.4	Ribasso d'asta convenzionale (20% di A.1)	€ 280.000,00
A.5	**Totale lavori netti (A.1-A.4+A.2)**	€ 2.065.000,00
B. SOMME A DISPOSIZIONE		
B.1	Caratterizzazione terreni	€ 8.000,00
B.2	Interferenze	€ 20.000,00
B.3	Imprevisti (5 % di A.3)	€ 117.000,00
B.4	Accordi bonari (3% di A.3)	€ 70.000,00
B.5	Prove di laboratorio	€ 9.000,00
B.6	Revisione prezzi (1% di A.3)	€ 14.000,00
B.7	Spese commissioni gara	€ 50.000,00
B.n	**Totale somme a disposizione**	€ 288.000,00
C	**SPESE GENERALI (10% di A.3+B.n)**	€ 263.000,00
D	**TOTALE LORDO COMPLESSIVO (A.3 + B.n + C)**	€ 2.896.000,00
E	**TOTALE NETTO COMPLESSIVO (A.5 + B.n + C)**	€ 2.616.000,00

A.3.8) NUOVI INTERVENTI FINALIZZATI ALLA TUTELA AMBIENTALE E ALL'EFFICIENTAMENTO ENERGETICO - codice SIVCA non disponibile

L'intervento consiste di più attività:

- installazione di colonnine di ricarica auto elettriche: sono previste n. 1 colonnine per ciascun casello autostradale di competenza (in totale n. 15 colonnine posizionate in corrispondenza dei caselli/barriere autostradali) e n. 2 colonnine per ciascuna area di parcheggio di competenza (in totale 12 colonnine posizionate nelle aree di parcheggio);
- realizzazione di un parco fotovoltaico presso il sito destinato alla realizzazione della nuova area di servizio di Lumignacco est (la potenza dell'impianto dovrebbe essere pari a 1.600 KwP);
- installazione di impianti fotovoltaici presso i caselli autostradali: in particolare, l'installazione degli impianti è prevista sia sopra le pensiline di copertura dei caselli sia come pensiline ombreggianti presso le aree di parcheggio;
- Installazione impianti di generazione Lybra: il sistema "LYBRA" è un assorbitore di velocità con recupero e conversione di energia che, installato nella pavimentazione stradale, nelle zone di decelerazione o di bassa velocità (piste dei caselli autostradali), assorbe l'energia cinetica dei veicoli in transito sopra di esso, recuperando l'energia del traffico veicolare normalmente dissipata in fase di rallentamento o di bassa velocità di percorrenza, trasformandola in energia elettrica. La Co2 prodotta dal passaggio dei veicoli viene, inoltre, compensata con la produzione di energia.

Valore opere da eseguire dopo il 30/06/2021: € 6.560.000,00

Da avviare la progettazione definitiva/esecutiva. L'importo serve a coprire il costo della progettazione, dei lavori da eseguire, nonché di tutte le attività accessorie (impiantistica, espropri, interferenze, spese generali, ecc.).

QUADRO ECONOMICO NUOVI INTERVENTI FINALIZZATI ALLA TUTELA AMBIENTALE E ALL'EFFICIENTAMENTO ENERGETICO		
A. LAVORI		
A.1	Importo lavori lordo	€ 5.300.000,00
A.2	Oneri per la sicurezza	€ 730.000,00
A.3	**Totale lavori lordi (A.1+A.2)**	€ 6.030.000,00
A.4	Ribasso d'asta convenzionale (20% di A.1)	€ 0,00
A.5	**Totale lavori netti (A.1-A.4+A.2)**	€ 6.030.000,00
B. SOMME A DISPOSIZIONE		
B.1	Espropri	€ 0,00
B.2	Interferenze	€ 0,00
B.3	Imprevisti (5 % di A.3)	€ 0,00
B.4	Accordi bonari (3% di A.3)	€ 0,00
B.5	Prove di laboratorio	€ 0,00
B.6	Revisione prezzi (1% di A.3)	€ 0,00
B.7	Spese commissioni gara	€ 0,00
B.n	**Totale somme a disposizione**	€ 0,00
C	**SPESE GENERALI (10% di A.3+B.n)**	€ 530.000,00
D	**TOTALE LORDO COMPLESSIVO (A.3 + B.n + C)**	€ 6.560.000,00
E	**TOTALE NETTO COMPLESSIVO (A.5 + B.n + C)**	€ 6.560.000,00

A.3.9) INNOVAZIONI GESTIONALI - codice SIVCA 003-002-A004-05-K001-01

Importo inserito nel piano per far fronte ad eventuali necessità che possono sorgere durante il periodo di validità del piano degli investimenti, conseguenti ad adeguamenti a nuove normative, a fatti imprevisti/imprevedibili, etc.

Valore opere da eseguire dopo il 30/06/2021: € 46.405.000,00

QUADRO ECONOMICO INNOVAZIONI GESTIONALI		
A. LAVORI		
A.1	Importo lavori lordo	€ 41.757.000,00
A.2	Oneri per la sicurezza	€ 0,00
A.3	**Totale lavori lordi (A.1+A.2)**	€ 41.757.000,00
A.4	Ribasso d'asta stimato (0% di A.1)	€ 0,00
A.5	**Totale lavori netti (A.1-A.4+A.2)**	€ 41.757.000,00
B. SOMME A DISPOSIZIONE		
B.1	Espropri	€ 0,00
B.2	Interferenze	€ 0,00
B.3	Imprevisti (5 % di A.3)	€ 0,00
B.4	Accordi bonari (3% di A.3)	€ 0,00
B.5	Prove di laboratorio	€ 0,00
B.6	Revisione prezzi (1% di A.3)	€ 0,00
B.7	Spese commissioni gara	€ 0,00
B.n	**Totale somme a disposizione**	€ 0,00
C	**SPESE GENERALI (10% di A.3+B.n)**	€ 4.700.000,00
D	**TOTALE LORDO COMPLESSIVO (A.3 + B.n + C)**	€ 46.457.000,00
E	**TOTALE NETTO COMPLESSIVO (A.5 + B.n + C)**	€ 46.457.000,00

B) OPERE DI COMPETENZA DEL COMMISSARIO DELEGATO

Rif. Art. Conv.	Titolo intervento	Codice SIVCA	**Stato dell'intervento** (in corso/da avviare)	Rif.Pag.
Art. 8.1 lettera B	P.92 NUOVO CASELLO AUTOSTRADALE DI MEOLO KM 19+690	003-002-A004-05-E002-01	Decreto Commissario delegato n.328 del 24/03/2017 – *Ultimato*	34
Art. 8.1 lettera B	P.75 P.94 ADEGUAMENTO RACCORDO AUTOSTRADALE VILLESSE-GORIZIA	003-002-A004-05-M001-01	Decreto Commissario delegato n.328 del 24/03/2017 - *Ultimato*	34
Art. 8.1 lettera B	P.76 P.101 TRATTO QUARTO D'ALTINO - S. DONA' DI PIAVE	003-002-A004-05-E001-01	Decreto Commissario delegato n.328 del 24/03/2017 – *Ultimato*	34
Art. 8.1 lettera B	P.128 - TRATTO NUOVO PONTE SUL FIUME TAGLIAMENTO – GONARS E NUOVO SVINCOLO DI PALMANOVA E VARIANTE SS. 352 1° LOTTO	003-002-A004-05-E005-01	Decreto Commissario delegato n.356 del 27/12/2017 – *Ultimato*	34
Art. 8.1 lettera B	P.115 TRATTO S.DONA' DI PIAVE - SVINCOLO DI ALVISOPOLI (escluso) – SUB-LOTTO 1	003-002-A004-05-E003-01	Decreto Soggetto Attuatore n.399 del 08/04/2019 – *In corso*	35
Art. 8.1 lettera B	P.115 TRATTO S.DONA' DI PIAVE - SVINCOLO DI ALVISOPOLI (escluso) – SUB-LOTTO 2 ASSE AUTOSTRADALE	003-002-A004-05-E003-01	Decreto Soggetto Attuatore n.399 del 08/04/2019 – *In corso*	37
Art. 8.1 lettera B	P.115 TRATTO S.DONA' DI PIAVE - SVINCOLO DI ALVISOPOLI (escluso) – SUB-LOTTO 2 CAVALCAVIA	003-002-A004-05-E003-01	Decreto Commissario delegato n.379 del 16/10/2018 – *In corso*	39
Art. 8.1 lettera B	P.115 TRATTO S.DONA' DI PIAVE - SVINCOLO DI ALVISOPOLI (escluso) – SUB-LOTTO 3 ASSE AUTOSTRADALE	003-002-A004-05-E003-01	Decreto Soggetto Attuatore n.399 del 08/04/2019 – *In corso*	41
Art. 8.1 lettera B	P.115 TRATTO S.DONA' DI PIAVE - SVINCOLO DI ALVISOPOLI (escluso) – SUB-LOTTO 3 CAVALCAVIA	003-002-A004-05-E003-01	Decreto Soggetto Attuatore n.399 del 08/04/2019 – *In corso*	43
Art. 8.1 lettera B	P.106 TRATTO GONARS - VILLESSE – SUB-LOTTO 1	003-002-A004-05-E007-01	Decreto Commissario delegato n.347 del 26/09/2017 – *In corso*	45

Rif. Art. Conv.	Titolo intervento	Codice SIVCA	Stato dell'intervento (in corso/da avviare)	Rif.Pag.
Art. 8.1 lettera B	P.106 TRATTO GONARS - VILLESSE – SUB-LOTTO 2	003-002-A004-05-E007-01	Decreto Commissario delegato n.291 del 09/04/2015 – *In corso*	47
Art. 8.1 lettera B	P.106 TRATTO GONARS - VILLESSE – SUB-LOTTO 3	003-002-A004-05-E007-01	Decreto Commissario delegato n.291 del 09/04/2015 – *In corso*	49
Art. 8.1 lettera B	P.110 PIANO PER LA SICUREZZA AUTOSTRADALE: REALIZZAZIONE DI DUE AREE DI SOSTA PER MEZZI PESANTI	003-002-A004-05-C002-01	Decreto Commissario delegato n.328 del 24/03/2017 – *In corso*	51
Art. 8.1 lettera B	P.111 PIANO PER LA SICUREZZA AUTOSTRADALE: ADEGUAMENTO PISTE DI IMMISSIONE IN AUTOSTRADA – STRALCIO 1	003-002-A004-05-C003-01	Decreto Commissario delegato n.328 del 24/03/2017 – *In corso*	54
Art. 8.1 lettera B	P.90 RIFACIMENTO BARRIERE CASELLO DI PORTOGRUARO	003-002-A004-05-J003-01	Decreto Commissario delegato n.328 del 24/03/2017 – *In corso*	56
Art. 8.1 lettera B	P.100 RIFACIMENTO BARRIERE ESISTENTI	003-002-A004-05-J005-01	Decreto Soggetto Attuatore n.434 del 16/09/2020 – *In corso*	59
Art. 8.1 lettera B	P.103 CASERMA DI S. DONA' DI PIAVE	003-002-A004-05-K004-01	Decreto Commissario delegato n.328 del 24/03/2017 – *In corso*	62
Art. 8.1 lettera B	P.116 NUOVO CASELLO AUTOSTRADALE DI ALVISOPOLI KM 69+900 E COLLEGAMENTO CON SS 14	003-002-A004-05-E004-01	Decreto Commissario delegato n.328 del 24/03/2017 – *In corso*	64
Art. 8.1 lettera B	P.111 PIANO PER LA SICUREZZA AUTOSTRADALE: ADEGUAMENTO PISTE DI IMMISSIONE IN AUTOSTRADA – STRALCIO 2	003-002-A004-05-C003-01	Decreto Commissario delegato n.328 del 24/03/2017 – *In corso*	66

B.1) INVESTIMENTI ULTIMATI

B.1.1) P.92 NUOVO CASELLO AUTOSTRADALE DI MEOLO - codice SIVCA 003-002-A004-05-E002-01

Approvato dal Commissario delegato per ultimo il 24/03/2017 con Decreto n.328

Ultimato il 14/12/2012, aperto al traffico il 16/10/2012; certificato di collaudo tecnico-amministrativo rilasciato il 10/07/2014

B.1.2) P.75 P.94 ADEGUAMENTO RACCORDO AUTOSTRADALE VILLESSE-GORIZIA - codice SIVCA 003-002-A004-05-M001-01

Approvato dal Commissario delegato per ultimo il 24/03/2017 con Decreto n.328

Ultimato il 04/10/2013; certificato di collaudo tecnico-amministrativo rilasciato il 08/04/2014

B.1.3) P.76 P.101 TRATTO QUARTO D'ALTINO - S. DONA' DI PIAVE - codice SIVCA 003-002-A004-05-E001-01

Approvato dal Commissario delegato per ultimo il 24/03/2017 con Decreto n.328

Ultimato il 19/03/2015, aperto al traffico il 30/11/2014; certificato di collaudo tecnico-amministrativo rilasciato il 01/12/2015

B.1.4) P.128 - TRATTO NUOVO PONTE SUL FIUME TAGLIAMENTO – GONARS E NUOVO SVINCOLO DI PALMANOVA E VARIANTE SS. 352 1° LOTTO - codice SIVCA 003-002-A004-05-E005-01

Approvato dal Commissario delegato per ultimo il 27/12/2017 con Decreto n.356

Ultimato e aperto al traffico il 10/09/2020; certificato di collaudo tecnico-amministrativo rilasciato il 29/04/2021

B.2) INVESTIMENTI APPROVATI (i cui lavori sono in corso o da avviare)

B.2.1) P.115 TRATTO S. DONA' DI PIAVE - SVINCOLO DI ALVISOPOLI (escluso) – SUB-LOTTO 1 - codice SIVCA 003-002-A004-05-E003-01

Il progetto denominato P.115 comprende tutte le lavorazioni necessarie per la realizzazione dell'ampliamento della sezione autostradale con la terza corsia di marcia del tratto di A4 compreso fra San Donà di Piave (VE) (progr. km 425+976) e Alvisopoli (VE) (progr. Km 459+776). Il lotto in questione, secondo di quattro previsti, si sviluppa dal termine orientale del 1° lotto, in Comune di Noventa di Piave, fino al Comune di Fossalta di Portogruaro, per un'estensione di circa 33,5 chilometri. L'intervento prevede un allargamento simmetrico della piattaforma stradale, la cui attuale larghezza è pari a 24 metri, con l'aggiunta di una corsia per senso di marcia, la messa a norma di spartitraffico e corsia d'emergenza, l'inserimento di un elemento marginale esterno per la raccolta delle acque di piattaforma e l'alloggiamento della barriera fonoassorbente. Complessivamente la semi-sezione trasversale si allarga di 6,75 metri. L'allargamento è previsto in sede ad eccezione del tratto di approccio al bosco di Alvisopoli dove, per una prescrizione del CIPE, la sede stradale si allarga solo verso Nord, mantenendo la rete di recinzione attuale. Lungo tutto lo sviluppo dell'intervento è prevista la realizzazione di piazzole di sosta di emergenza poste ogni 500 metri circa su entrambi le carreggiate, dimensionate secondo quanto previsto dalla normativa vigente: in corrispondenza alle piazzole di sosta, saranno posizionate le colonnine S.O.S., del tipo autoalimentato, ad un interasse di circa 2.000 metri.

Nello specifico quest'opera fa riferimento al sub-lotto 1 che si estende per 8,540 chilometri (dalla progr. km. 451+236 alla progr. km. 459+776) e interessa i comuni di Portogruaro, Fossalta di Portogruaro, Teglio Veneto San Stino di Livenza e Annone Veneto. Inoltre comprendente le opere del nodo di Portogruaro (A4-A28), il ponte sul fiume Lemene, il sottopasso per la S.S. 463 e 3 canali di gronda (fra la roggia Lugugnana e il fiume Lemene, fra la roggia Lugugnana e il canale Taglio nuovo, fra i canali Fosson esterno e Loncon).

Valore opere da eseguire dopo il 30/06/2021: € 68.823.000,00

Lavori in corso. L'importo residuo serve a coprire il costo dei lavori da eseguire, nonché di tutte le attività accessorie (impianti, espropri, interferenze, spese generali, ecc.).

Lunghezza intervento:			8,54			
Avanzamento progettazione:			PROGETTO ESECUTIVO			
STATO APPROVATIVO:						
Espropri [pubblicazione]			10/10/2012		12/11/2012	
V.I.A. [pubblicazione-chiusura]			X		14/01/2005	
C.d.S. Opere in Asse [apertura-chiusura]			22/06/2010		15/09/2010	
C.d.S. Opere sul territorio [apertura-chiusura]			22/06/2010		15/09/2010	
Commissario [invio def - esec]			26/03/2013		30/05/2017	
Commissario [approvazione def - esec]			09/04/2013		02/08/2017	
Pubblicazione bando di gara			16-21/08/2017			
Aggiudicazione Provvisoria			15/12/2017			
Aggiudicazione Definitiva			27/12/2017			
QUADRO ECONOMICO Progetto: *(€/Mln)*						
P. Definitivo	Lavori	123,34	Sad	52,14	Totale	175,48
P. Esecutivo	Lavori	106,28	Sad	58,63	Totale	164,91
DATI APPALTO:						
Ditta aggiudicataria:		R.T.I. Impresa Pizzarotti & C. S.p.A. - SACAIM S.p.A. - Rizzani De Eccher		Durata contratto origin. (gg):		960
Consegna parziale:		05/06/2018		Ultimaz. lavori contr. orig.:		13/10/2022
Consegna totale:		09/03/2020		Durata contratt. attuale (gg):		997
S.I.L. *(€/Mln)*	31/12/2020	45,50	51,78%	Ultimazione lavori attuale:		01/12/2022
QUADRO ECONOMICO: (€/Mln)					**Variazioni Q.E.**	**Totale**
Base d'asta:	106,28	ribasso	18,500%	87,44	0,80	88,24
Somme a disposizione				77,47	-25,04	52,43
Altro				0,00	0,00	0,00
Totale				**164,91**	**-24,24**	**140,67**
NOTE:						

B.2.2) P.115 TRATTO S. DONA' DI PIAVE - SVINCOLO DI ALVISOPOLI (escluso) – SUB-LOTTO 2 ASSE AUTOSTRADALE - codice SIVCA 003-002-A004-05-E003-01

Il progetto denominato P.115 comprende tutte le lavorazioni necessarie per la realizzazione dell'ampliamento della sezione autostradale con la terza corsia di marcia del tratto di A4 compreso fra San Donà di Piave (VE) (progr. km 425+976) e Alvisopoli (VE) (progr. Km 459+776). Il lotto in questione, secondo di quattro previsti, si sviluppa dal termine orientale del 1° lotto, in Comune di Noventa di Piave, fino al Comune di Fossalta di Portogruaro, per un'estensione di circa 33,5 chilometri. L'intervento prevede un allargamento simmetrico della piattaforma stradale, la cui attuale larghezza è pari a 24 metri, con l'aggiunta di una corsia per senso di marcia, la messa a norma di spartitraffico e corsia d'emergenza, l'inserimento di un elemento marginale esterno per la raccolta delle acque di piattaforma e l'alloggiamento della barriera fonoassorbente. Complessivamente la semi-sezione trasversale si allarga di 6,75 metri. L'allargamento è previsto in sede ad eccezione del tratto di approccio al bosco di Alvisopoli dove, per una prescrizione del CIPE, la sede stradale si allarga solo verso Nord, mantenendo la rete di recinzione attuale. Lungo tutto lo sviluppo dell'intervento è prevista la realizzazione di piazzole di sosta di emergenza poste ogni 500 metri circa su entrambi le carreggiate, dimensionate secondo quanto previsto dalla normativa vigente: in corrispondenza alle piazzole di sosta, saranno posizionate le colonnine S.O.S., del tipo autoalimentato, ad un interasse di circa 2.000 metri.

Nello specifico quest'opera fa riferimento all'asse autostradale del sub-lotto 2 che si estende per 11,400 chilometri (dalla progr. km. 425+976 alla progr. km. 437+376) e interessa i comuni di Noventa di Piave, Salgareda, San Donà di Piave, Cessalto e Motta di Livenza. Inoltre comprendente le opere dello svincolo di Cessalto e alcuni ponti su canali consortili.

Valore opere da eseguire dopo il 30/06/2021: € 184.051.000,00

Gara per l'affidamento della progettazione esecutiva in corso di predisposizione. L'importo residuo serve a coprire il costo della progettazione, dei lavori da eseguire, nonché di tutte le attività accessorie (impianti, espropri, interferenze, spese generali, ecc.).

Lunghezza intervento:			11,4			
Avanzamento progettazione:			PROGETTO ESECUTIVO			
STATO APPROVATIVO:						
Espropri [pubblicazione]			10/10/2012		12/11/2012	
V.I.A. [pubblicazione-chiusura]			X		14/01/2005	
C.d.S. Opere in Asse [apertura-chiusura]			22/06/2010		15/09/2010	
C.d.S. Opere sul territorio [apertura-chiusura]			22/06/2010		15/09/2010	
Commissario [invio def - esec]			26/03/2013		X	
Commissario [approvazione def - esec]			09/04/2013		X	
Pubblicazione bando di gara			X			
Aggiudicazione Provvisoria			X			
Aggiudicazione Definitiva			X			
QUADRO ECONOMICO Progetto: *(€/Mln)*						
P. Definitivo	Lavori	118,29	Sad	63,99	Totale	182,28
P. Esecutivo	Lavori	X	Sad	X	Totale	X
DATI APPALTO:						
Ditta aggiudicataria:		X		Durata contratto origin. (gg):		X
Consegna parziale:		X		Ultimaz. lavori contr. orig.:		X
Consegna totale:		X		Durata contratt. attuale (gg):		X
S.I.L. *(€/Mln)*	31/12/2020	X	X	Ultimazione lavori attuale:		X
QUADRO ECONOMICO: (€/Mln)					**Variazioni Q.E.**	**Totale**
Base d'asta:	X	ribasso	X	118,29	18,21	136,50
Somme a disposizione				63,99	16,68	80,67
Altro				0,00		0,00
Totale				**182,28**	**34,89**	**217,17**
NOTE:						

.

B.2.3) P.115 TRATTO S. DONA' DI PIAVE - SVINCOLO DI ALVISOPOLI (escluso) – SUB-LOTTO 2 CAVALCAVIA - codice SIVCA 003-002-A004-05-E003-01

Il progetto denominato P.115 comprende tutte le lavorazioni necessarie per la realizzazione dell'ampliamento della sezione autostradale con la terza corsia di marcia del tratto di A4 compreso fra San Donà di Piave (VE) (progr. km 425+976) e Alvisopoli (VE) (progr. Km 459+776). Il lotto in questione, secondo di quattro previsti, si sviluppa dal termine orientale del 1° lotto, in Comune di Noventa di Piave, fino al Comune di Fossalta di Portogruaro, per un'estensione di circa 33,5 chilometri. L'intervento prevede un allargamento simmetrico della piattaforma stradale, la cui attuale larghezza è pari a 24 metri, con l'aggiunta di una corsia per senso di marcia, la messa a norma di spartitraffico e corsia d'emergenza, l'inserimento di un elemento marginale esterno per la raccolta delle acque di piattaforma e l'alloggiamento della barriera fonoassorbente. Complessivamente la semi-sezione trasversale si allarga di 6,75 metri. L'allargamento è previsto in sede ad eccezione del tratto di approccio al bosco di Alvisopoli dove, per una prescrizione del CIPE, la sede stradale si allarga solo verso Nord, mantenendo la rete di recinzione attuale. Lungo tutto lo sviluppo dell'intervento è prevista la realizzazione di piazzole di sosta di emergenza poste ogni 500 metri circa su entrambi le carreggiate, dimensionate secondo quanto previsto dalla normativa vigente: in corrispondenza alle piazzole di sosta, saranno posizionate le colonnine S.O.S., del tipo autoalimentato, ad un interasse di circa 2.000 metri.

Nello specifico quest'opera fa riferimento ai 6 cavalcavia per la viabilità ordinaria del sub-lotto 2 che si estende per 11,400 chilometri (dalla progr. km. 425+976 alla progr. km. 437+376) e interessa i comuni di Noventa di Piave, Salgareda, San Donà di Piave, Cessalto e Motta di Livenza.

Valore opere da eseguire dopo il 30/06/2021: € 34.015.000,00

Progetto esecutivo approvato; in attesa di avvio gara per l'affidamento dei lavori. L'importo residuo serve a coprire il costo dei lavori da eseguire, nonché di tutte le attività accessorie (impianti, espropri, interferenze, spese generali, ecc.).

Lunghezza intervento:			11,4			
Avanzamento progettazione:			PROGETTO ESECUTIVO			
STATO APPROVATIVO:						
Espropri [pubblicazione]			10/10/2012		12/11/2012	
V.I.A. [pubblicazione-chiusura]			X		14/01/2005	
C.d.S. Opere in Asse [apertura-chiusura]			22/06/2010		15/09/2010	
C.d.S. Opere sul territorio [apertura-chiusura]			22/06/2010		15/09/2010	
Commissario [invio def - esec]			26/03/2013		20/08/2018	
Commissario [approvazione def - esec]			09/04/2013		16/10/2018	
Pubblicazione bando di gara			X			
Aggiudicazione Provvisoria			X			
Aggiudicazione Definitiva			X			
QUADRO ECONOMICO Progetto: *(€/Mln)*						
P. Definitivo	Lavori	X	Sad	X	Totale	X
P. Esecutivo	Lavori	21,56	Sad	21,11	Totale	42,67
DATI APPALTO:						
Ditta aggiudicataria:		X		Durata contratto origin. (gg):		X
Consegna parziale:		X		Ultimaz. lavori contr. orig.:		X
Consegna totale:		X		Durata contratt. attuale (gg):		X
S.I.L. *(€/Mln)*	31/12/2020	X	X	Ultimazione lavori attuale:		X
QUADRO ECONOMICO: (€/Mln)					**Variazioni Q.E.**	**Totale**
Base d'asta:	X	ribasso	X	21,56		21,56
Somme a disposizione				21,11		21,11
Altro				0,00		0,00
Totale				**42,67**		**42,67**
NOTE:						

B.2.4) P.115 TRATTO S. DONA' DI PIAVE - SVINCOLO DI ALVISOPOLI (escluso) – SUB-LOTTO 3 ASSE AUTOSTRADALE - codice SIVCA 003-002-A004-05-E003-01

Il progetto denominato P.115 comprende tutte le lavorazioni necessarie per la realizzazione dell'ampliamento della sezione autostradale con la terza corsia di marcia del tratto di A4 compreso fra San Donà di Piave (VE) (progr. km 425+976) e Alvisopoli (VE) (progr. Km 459+776). Il lotto in questione, secondo di quattro previsti, si sviluppa dal termine orientale del 1° lotto, in Comune di Noventa di Piave, fino al Comune di Fossalta di Portogruaro, per un'estensione di circa 33,5 chilometri. L'intervento prevede un allargamento simmetrico della piattaforma stradale, la cui attuale larghezza è pari a 24 metri, con l'aggiunta di una corsia per senso di marcia, la messa a norma di spartitraffico e corsia d'emergenza, l'inserimento di un elemento marginale esterno per la raccolta delle acque di piattaforma e l'alloggiamento della barriera fonoassorbente. Complessivamente la semi-sezione trasversale si allarga di 6,75 metri. L'allargamento è previsto in sede ad eccezione del tratto di approccio al bosco di Alvisopoli dove, per una prescrizione del CIPE, la sede stradale si allarga solo verso Nord, mantenendo la rete di recinzione attuale. Lungo tutto lo sviluppo dell'intervento è prevista la realizzazione di piazzole di sosta di emergenza poste ogni 500 metri circa su entrambi le carreggiate, dimensionate secondo quanto previsto dalla normativa vigente: in corrispondenza alle piazzole di sosta, saranno posizionate le colonnine S.O.S., del tipo autoalimentato, ad un interasse di circa 2.000 metri.

Nello specifico quest'opera fa riferimento all'asse autostradale del sub-lotto 3 che si estende per 13,860 chilometri (dalla progr. km. 437+376 alla progr. km. 451+236) e interessa i comuni di Cessalto, San Stino di Livenza, Annone Veneto e Portogruaro. Inoltre comprendente le opere del nuovo svincolo di San Stino di Livenza, i ponti sui fiumi Livenza e Reghena e il ponte sul canale Malgher.

Valore opere da eseguire dopo il 30/06/2021: € 292.458.000,00

Gara per l'affidamento della progettazione esecutiva in corso di predisposizione. L'importo residuo serve a coprire il costo della progettazione, dei lavori da eseguire, nonché di tutte le attività accessorie (impianti, espropri, interferenze, spese generali, ecc.).

Lunghezza intervento:			13,86			
Avanzamento progettazione:			PROGETTO ESECUTIVO			
STATO APPROVATIVO:						
Espropri [pubblicazione]			10/10/2012		12/11/2012	
V.I.A. [pubblicazione-chiusura]			X		14/01/2005	
C.d.S. Opere in Asse [apertura-chiusura]			22/06/2010		15/09/2010	
C.d.S. Opere sul territorio [apertura-chiusura]			22/06/2010		15/09/2010	
Commissario [invio def - esec]			26/03/2013		X	
Commissario [approvazione def - esec]			09/04/2013		X	
Pubblicazione bando di gara			X			
Aggiudicazione Provvisoria			X			
Aggiudicazione Definitiva			X			
QUADRO ECONOMICO Progetto: *(€/Mln)*						
P. Definitivo	Lavori	170,59	Sad	83,6	Totale	254,19
P. Esecutivo	Lavori	X	Sad	X	Totale	X
DATI APPALTO:						
Ditta aggiudicataria:		X		Durata contratto origin. (gg):		X
Consegna parziale:		X		Ultimaz. lavori contr. orig.:		X
Consegna totale:		X		Durata contratt. attuale (gg):		X
S.I.L. *(€/Mln)*	31/12/2020	X	X	Ultimazione lavori attuale:		X
QUADRO ECONOMICO: (€/Mln)					**Variazioni Q.E.**	**Totale**
Base d'asta:	X	ribasso	X	170,59	46,85	217,44
Somme a disposizione				83,60	43,19	126,79
Altro				0,00		0,00
Totale				**254,19**	**90,04**	**344,23**
NOTE:						

B.2.5) P.115 TRATTO S. DONA' DI PIAVE - SVINCOLO DI ALVISOPOLI (escluso) – SUB-LOTTO 3 CAVALCAVIA - codice SIVCA 003-002-A004-05-E003-01

Il progetto denominato P.115 comprende tutte le lavorazioni necessarie per la realizzazione dell'ampliamento della sezione autostradale con la terza corsia di marcia del tratto di A4 compreso fra San Donà di Piave (VE) (progr. km 425+976) e Alvisopoli (VE) (progr. Km 459+776). Il lotto in questione, secondo di quattro previsti, si sviluppa dal termine orientale del 1° lotto, in Comune di Noventa di Piave, fino al Comune di Fossalta di Portogruaro, per un'estensione di circa 33,5 chilometri. L'intervento prevede un allargamento simmetrico della piattaforma stradale, la cui attuale larghezza è pari a 24 metri, con l'aggiunta di una corsia per senso di marcia, la messa a norma di spartitraffico e corsia d'emergenza, l'inserimento di un elemento marginale esterno per la raccolta delle acque di piattaforma e l'alloggiamento della barriera fonoassorbente. Complessivamente la semi-sezione trasversale si allarga di 6,75 metri. L'allargamento è previsto in sede ad eccezione del tratto di approccio al bosco di Alvisopoli dove, per una prescrizione del CIPE, la sede stradale si allarga solo verso Nord, mantenendo la rete di recinzione attuale. Lungo tutto lo sviluppo dell'intervento è prevista la realizzazione di piazzole di sosta di emergenza poste ogni 500 metri circa su entrambi le carreggiate, dimensionate secondo quanto previsto dalla normativa vigente: in corrispondenza alle piazzole di sosta, saranno posizionate le colonnine S.O.S., del tipo autoalimentato, ad un interasse di circa 2.000 metri.

Nello specifico quest'opera fa riferimento ai 4 cavalcavia per la viabilità ordinaria del sub-lotto 3 che si estende per 13,860 chilometri (dalla progr. km. 437+376 alla progr. km. 451+236) e interessa i comuni di Cessalto, San Stino di Livenza, Annone Veneto e Portogruaro.

Valore opere da eseguire dopo il 30/06/2021: € 19.319.000,00

Progetto esecutivo in corso di approvazione. L'importo residuo serve a coprire il costo della progettazione, dei lavori da eseguire, nonché di tutte le attività accessorie (impianti, espropri, interferenze, spese generali, ecc.).

Lunghezza intervento:			13,86			
Avanzamento progettazione:			PROGETTO ESECUTIVO			
STATO APPROVATIVO:						
Espropri [pubblicazione]			10/10/2012		12/11/2012	
V.I.A. [pubblicazione-chiusura]			X		14/01/2005	
C.d.S. Opere in Asse [apertura-chiusura]			22/06/2010		15/09/2010	
C.d.S. Opere sul territorio [apertura-chiusura]			22/06/2010		15/09/2010	
Commissario [invio def - esec]			26/03/2013		X	
Commissario [approvazione def - esec]			09/04/2013		X	
Pubblicazione bando di gara			X			
Aggiudicazione Provvisoria			X			
Aggiudicazione Definitiva			X			
QUADRO ECONOMICO Progetto: *(€/Mln)*						
P. Definitivo	Lavori	13,73	Sad	14,53	Totale	28,26
P. Esecutivo	Lavori	X	Sad	X	Totale	X
DATI APPALTO:						
Ditta aggiudicataria:		X		Durata contratto origin. (gg):		X
Consegna parziale:		X		Ultimaz. lavori contr. orig.:		X
Consegna totale:		X		Durata contratt. attuale (gg):		X
S.I.L. *(€/Mln)*	31/12/2020	X	X	Ultimazione lavori attuale:		X
QUADRO ECONOMICO: (€/Mln)					**Variazioni Q.E.**	**Totale**
Base d'asta:	X	ribasso	X	13,73		13,73
Somme a disposizione				14,53	-5,22	9,31
Altro				0,00		0,00
Totale				**28,26**	**-5,22**	**23,04**

B.2.6) P.106 TRATTO GONARS - VILLESSE – SUB-LOTTO 1 - codice SIVCA 003-002-A004-05-E007-01

Il progetto denominato P.106 comprende tutte le lavorazioni necessarie per la realizzazione dell'ampliamento della sezione autostradale con la terza corsia di marcia del tratto di A4 compreso fra lo svincolo di San Giorgio di Nogaro (UD) (progr. km 485+474) e quello di Villesse (GO) (progr. km 502+602). Il lotto in questione, quarto di quattro previsti, si sviluppa da poco prima dell'area di servizio di Gonars, in Comune di Gonars, fino al Comune di Villesse, per un'estensione di circa 16 chilometri. L'intervento prevede un allargamento simmetrico della piattaforma stradale, la cui attuale larghezza è pari a 24 metri, con l'aggiunta di una corsia per senso di marcia, la messa a norma di spartitraffico e corsia d'emergenza, l'inserimento di un fosso impermeabile marginale esterno per la raccolta delle acque di piattaforma. Complessivamente la semi-sezione trasversale si allarga di 6.75 metri. L'allargamento è previsto in sede, simmetrico. Il ponte sul torrente Torre, di recente realizzazione, non è compreso nei lavori, ad eccezione del rifacimento della segnaletica, poiché la sua sezione già consente la presenza di 3 corsie per senso di marcia. Lungo tutto lo sviluppo dell'intervento è prevista la realizzazione di piazzole di sosta di emergenza poste ogni 500 metri circa su entrambi le carreggiate, dimensionate secondo quanto previsto dalla normativa vigente: in corrispondenza delle piazzole di sosta, saranno posizionate le colonnine S.O.S. ad un interasse di circa 2.000 metri.
Nello specifico quest'opera fa riferimento al sub-lotto 1 che si estende per 4,703 chilometri (dalla progr. km. 485+474 alla progr. km. 490+177) e interessa i comuni di Gonars e Bagnaria Arsa. Nell'ambito dell'intervento si prevede inoltre:

- l'adeguamento geometrico e funzionale del nodo di Palmanova, limitatamente alle rampe della direzione Venezia-Trieste e Trieste-Venezia;
- l'adeguamento della viabilità ordinaria interferente secondo quanto previsto dal D.M. 05.11.2001 e al D.M. 22.04.2004, che comporta la demolizione e la nuova costruzione (fuori sede o in sede) dei sovrappassi e dei sottopassi di attraversamento e dei relativi tratti di approccio con l'eventuale inserimento di una pista ciclabile.

Valore opere da eseguire dopo il 30/06/2021: € 20.310.000,00

Lavori in corso. L'importo residuo serve a coprire il costo della progettazione, dei lavori da eseguire, nonché di tutte le attività accessorie (impianti, espropri, interferenze, spese generali, ecc.).

Lunghezza intervento:			4,7			
Avanzamento progettazione:			PROGETTO ESECUTIVO			
STATO APPROVATIVO:						
Espropri [pubblicazione]			22/06/2009		21/08/2009	
V.I.A. [pubblicazione-chiusura]			X		14/01/2005	
C.d.S. Opere in Asse [apertura-chiusura]			27/07/2009		02/09/2009	
C.d.S. Opere sul territorio [apertura-chiusura]			27/07/2009		02/09/2009	
Commissario [invio def - esec]			07/12/2009		13/09/2017	
Commissario [approvazione def - esec]			30/12/2009		26/09/2017	
Pubblicazione bando di gara			31/12/2009			
Aggiudicazione Provvisoria			19/07/2010			
Aggiudicazione Definitiva			09/04/2015			
QUADRO ECONOMICO Progetto: *(€/Mln)*						
P. Definitivo	Lavori	38,45	Sad	26,96	Totale	65,41
P. Esecutivo	Lavori	37,62	Sad	27,79	Totale	65,41
DATI APPALTO:						
Ditta aggiudicataria:		A.T.I. C.M.B. - C.G.S. S.p.A. - Consorzio Integra		Durata contratto origin. (gg):		958
Consegna parziale:		16/10/2017		Ultimaz. lavori contr. orig.:		31/05/2020
Consegna totale:		16/10/2017		Durata contratt. attuale (gg):		1.030
S.I.L. *(€/Mln)*	31/12/2020	32,35	83,87%	Ultimazione lavori attuale:		11/08/2020
QUADRO ECONOMICO: (€/Mln)					**Variazioni Q.E.**	**Totale**
Base d'asta:	155,98	ribasso	31,26% lav. 22,00% prog.	37,62	0,95	38,57
Somme a disposizione				27,79	-0,95	26,84
Altro				0,00	0,00	0,00
Totale				**65,41**	**0,00**	**65,41**
NOTE:						

B.2.7) P.106 TRATTO GONARS - VILLESSE – SUB-LOTTO 2 - codice SIVCA 003-002-A004-05-E007-01

Il progetto denominato P.106 comprende tutte le lavorazioni necessarie per la realizzazione dell'ampliamento della sezione autostradale con la terza corsia di marcia del tratto di A4 compreso fra lo svincolo di San Giorgio di Nogaro (UD) (progr. km 485+474) e quello di Villesse (GO) (progr. km 502+602). Il lotto in questione, quarto di quattro previsti, si sviluppa da poco prima dell'area di servizio di Gonars, in Comune di Gonars, fino al Comune di Villesse, per un'estensione di circa 16 chilometri. L'intervento prevede un allargamento simmetrico della piattaforma stradale, la cui attuale larghezza è pari a 24 metri, con l'aggiunta di una corsia per senso di marcia, la messa a norma di spartitraffico e corsia d'emergenza, l'inserimento di un fosso impermeabile marginale esterno per la raccolta delle acque di piattaforma. Complessivamente la semi-sezione trasversale si allarga di 6.75 metri. L'allargamento è previsto in sede, simmetrico. Il ponte sul torrente Torre, di recente realizzazione, non è compreso nei lavori, ad eccezione del rifacimento della segnaletica, poiché la sua sezione già consente la presenza di 3 corsie per senso di marcia. Lungo tutto lo sviluppo dell'intervento è prevista la realizzazione di piazzole di sosta di emergenza poste ogni 500 metri circa su entrambi le carreggiate, dimensionate secondo quanto previsto dalla normativa vigente: in corrispondenza delle piazzole di sosta, saranno posizionate le colonnine S.O.S. ad un interasse di circa 2.000 metri.

Nello specifico quest'opera fa riferimento al sub-lotto 2 che si estende per 1,625 chilometri (dalla progr. km. 490+177 alla progr. km. 491+802) e interessa i comuni di Bagnaria Arsa e Palmanova. Nell'ambito dell'intervento si prevede inoltre:

- l'adeguamento geometrico e funzionale dello svincolo di Palmanova, comprensivo di un nuovo piazzale di stazione, un nuovo casello ed un parcheggio scambiatore all'uscita del casello;
- la realizzazione di una nuova connessione con la S.R. 352 e con la S.P. 126, comprensiva di una bretella di collegamento fino alla S.R. 252;
- l'adeguamento della viabilità ordinaria interferente secondo quanto previsto dal D.M. 05.11.2001 e al D.M. 22.04.2004, che comporta la demolizione e la nuova costruzione (fuori sede o in sede) dei sovrappassi e dei sottopassi di attraversamento e dei relativi tratti di approccio con l'eventuale inserimento di una pista ciclabile.

Valore opere da eseguire dopo il 30/06/2021: € 43.983.000,00

Progetto esecutivo in corso di approvazione. L'importo residuo serve a coprire il costo della progettazione, dei lavori da eseguire, nonché di tutte le attività accessorie (impianti, espropri, interferenze, spese generali, ecc.).

Lunghezza intervento:			1,63			
Avanzamento progettazione:			PROGETTO ESECUTIVO			
STATO APPROVATIVO:						
Espropri [pubblicazione]			22/06/2009		21/08/2009	
V.I.A. [pubblicazione-chiusura]			X		14/01/2005	
C.d.S. Opere in Asse [apertura-chiusura]			27/07/2009		02/09/2009	
C.d.S. Opere sul territorio [apertura-chiusura]			27/07/2009		02/09/2009	
Commissario [invio def - esec]			07/12/2009		X	
Commissario [approvazione def - esec]			30/12/2009		X	
Pubblicazione bando di gara			31/12/2009			
Aggiudicazione Provvisoria			19/07/2010			
Aggiudicazione Definitiva			09/04/2015			
QUADRO ECONOMICO Progetto: *(€/Mln)*						
P. Definitivo	Lavori	29,30	Sad	19,27	Totale	48,57
P. Esecutivo	Lavori	X	Sad	X	Totale	X
DATI APPALTO:						
Ditta aggiudicataria:		A.T.I. C.M.B. - C.G.S. S.p.A. - Consorzio Integra		Durata contratto origin. (gg):		X
Consegna parziale:		X		Ultimaz. lavori contr. orig.:		X
Consegna totale:		X		Durata contratt. attuale (gg):		X
S.I.L. *(€/Mln)*	31/12/2020	X	X	Ultimazione lavori attuale:		X
QUADRO ECONOMICO: (€/Mln)					**Variazioni Q.E.**	**Totale**
Base d'asta:	155,98	ribasso	31,26% lav. 22,00% prog.	29,30		29,30
Somme a disposizione				19,27		19,27
Altro				0,00		0,00
Totale				**48,57**		**48,57**
NOTE:						

B.2.8) P.106 TRATTO GONARS - VILLESSE – SUB-LOTTO 3 - codice SIVCA 003-002-A004-05-E007-01

Il progetto denominato P.106 comprende tutte le lavorazioni necessarie per la realizzazione dell'ampliamento della sezione autostradale con la terza corsia di marcia del tratto di A4 compreso fra lo svincolo di San Giorgio di Nogaro (UD) (progr. km 485+474) e quello di Villesse (GO) (progr. km 502+602). Il lotto in questione, quarto di quattro previsti, si sviluppa da poco prima dell'area di servizio di Gonars, in Comune di Gonars, fino al Comune di Villesse, per un'estensione di circa 16 chilometri. L'intervento prevede un allargamento simmetrico della piattaforma stradale, la cui attuale larghezza è pari a 24 metri, con l'aggiunta di una corsia per senso di marcia, la messa a norma di spartitraffico e corsia d'emergenza, l'inserimento di un fosso impermeabile marginale esterno per la raccolta delle acque di piattaforma. Complessivamente la semi-sezione trasversale si allarga di 6.75 metri. L'allargamento è previsto in sede, simmetrico. Il ponte sul torrente Torre, di recente realizzazione, non è compreso nei lavori, ad eccezione del rifacimento della segnaletica, poiché la sua sezione già consente la presenza di 3 corsie per senso di marcia. Lungo tutto lo sviluppo dell'intervento è prevista la realizzazione di piazzole di sosta di emergenza poste ogni 500 metri circa su entrambi le carreggiate, dimensionate secondo quanto previsto dalla normativa vigente: in corrispondenza delle piazzole di sosta, saranno posizionate le colonnine S.O.S. ad un interasse di circa 2.000 metri.

Nello specifico quest'opera fa riferimento al sub-lotto 3 che si estende per 10,800 chilometri (dalla progr. km. 491+802 alla progr. km. 502+602) e interessa i comuni di Palmanova, Bagnaria Arsa, Aiello del Friuli, San Vito al Torre, Campolongo-Tapogliano e Villesse. Nell'ambito dell'intervento si prevede inoltre:

- l'adeguamento della viabilità ordinaria interferente secondo quanto previsto dal D.M. 05.11.2001 e al D.M. 22.04.2004, che comporta la demolizione e la nuova costruzione (fuori sede o in sede) dei sovrappassi e dei sottopassi di attraversamento e dei relativi tratti di approccio con l'eventuale inserimento di una pista ciclabile.

Valore opere da eseguire dopo il 30/06/2021: € 90.062.000,00

In attesa di avvio della progettazione esecutiva. L'importo residuo serve a coprire il costo della progettazione, dei lavori da eseguire, nonché di tutte le attività accessorie (impianti, espropri, interferenze, spese generali, ecc.).

Lunghezza intervento:			10,8			
Avanzamento progettazione:			PROGETTO ESECUTIVO			
STATO APPROVATIVO:						
Espropri [pubblicazione]			22/06/2009		21/08/2009	
V.I.A. [pubblicazione-chiusura]			X		14/01/2005	
C.d.S. Opere in Asse [apertura-chiusura]			27/07/2009		02/09/2009	
C.d.S. Opere sul territorio [apertura-chiusura]			27/07/2009		02/09/2009	
Commissario [invio def - esec]			07/12/2009		X	
Commissario [approvazione def - esec]			30/12/2009		X	
Pubblicazione bando di gara			31/12/2009			
Aggiudicazione Provvisoria			19/07/2010			
Aggiudicazione Definitiva			09/04/2015			
QUADRO ECONOMICO Progetto: *(€/Mln)*						
P. Definitivo	Lavori	59,13	Sad	32,12	Totale	91,25
P. Esecutivo	Lavori	X	Sad	X	Totale	X
DATI APPALTO:						
Ditta aggiudicataria:		A.T.I. C.M.B. - C.G.S. S.p.A. - Consorzio Integra		Durata contratto origin. (gg):		X
Consegna parziale:		X		Ultimaz. lavori contr. orig.:		X
Consegna totale:		X		Durata contratt. attuale (gg):		X
S.I.L. *(€/Mln)*	31/12/2020	X	X	Ultimazione lavori attuale:		X
QUADRO ECONOMICO: (€/Mln)					**Variazioni Q.E.**	**Totale**
Base d'asta:	155,98	ribasso	31,26% lav. 22,00% prog.	59,13		59,13
Somme a disposizione				32,12		32,12
Altro				0,00		0,00
Totale				**91,25**		**91,25**
NOTE:						

B.2.9) P.110 PIANO PER LA SICUREZZA AUTOSTRADALE: REALIZZAZIONE DI DUE AREE DI SOSTA PER MEZZI PESANTI - codice SIVCA 003003-002-A004-05-C002-01

Gli interventi oggetto del progetto definitivo riguardano la realizzazione di 2 nuove aree di sosta per i mezzi pesanti presso le aree di servizio di Fratta Nord e Fratta Sud lungo la A4. Tutti i parcheggi saranno realizzati su aree già disponibili. L'organizzazione interna sarà tale da creare un unico anello circolatorio che permetterà ai mezzi in transito di verificare la disponibilità di tutti i parcheggi con un unico percorso. Tale configurazione permetterà di separare i parcheggi per i mezzi pesanti dal resto delle aree di servizio e di monitorare i flussi in ingresso/uscita dalle aree.

Le caratteristiche funzionali specifiche delle nuove aree sono le seguenti:

- stalli per la sosta di mezzi pesanti (n. 91 a Fratta Nord e n. 44 a Fratta Sud);
- stalli appositamente attrezzati per la sosta di mezzi frigoriferi (n. 8 a Fratta Nord e n. 4 a Fratta Sud) e camper (n. 8 a Fratta Nord e n. 6 a Fratta Sud);
- una zona per il ricovero dei mezzi danneggiati, attrezzata con una vasca per la raccolta degli eventuali sversamenti (benzina, olii, sostanze pericolose, ecc.);
- un fabbricato dotato di servizi igienici (wc);
- a Fratta Nord ci sarà un ulteriore edificio dotato di servizi igienici (wc), docce e di uno spazio destinato a punto di ristoro e lavanderia (tramite apparecchi automatici self service esclusi dal presente appalto);
- a Fratta Nord è previsto un accesso di emergenza motorizzato per l'eventuale ingresso dei mezzi di soccorso nel caso di incidente;
- aree illuminate mediante da torri faro a led;
- previsti allacciamenti alle reti idrica, fognaria ed elettrica funzionali alla realizzazione degli edifici servizi;
- un fabbricato impianti in cui troveranno collocazione gli utilizzatori del sistema di irrigazione (riserva idrica e vano pompa), le utenze elettriche (gruppo elettrogeno, quadro di distribuzione), il nodo di comunicazione dati;
- impianti antincendio e di irrigazione delle aiuole;
- implementazione del sistema di videosorveglianza mediante l'installazione di un impianto di telecamere finalizzato al controllo dei parcheggi;
- all'inizio della pista di decelerazione in ingresso all'area di servizio esistente verrà realizzata la fondazione per la futura installazione di un pannello a messaggio variabile (PMV) con le informazioni sullo stato di occupazione dei parcheggi;
- impianto di raccolta, invaso, depurazione e sollevamento delle acque di piattaforma;

- attorno ai piazzali è prevista una banchetta antiabbagliamento in terra, avente sezione trapezoidale e altezza rispetto al piano della pavimentazione di 2,00 m (lunghezza complessiva di 972 m a Fratta Nord e 192 m a Fratta Sud);
- opere a verde di mitigazione (filari arborei, aree boscate, piantumazione di alberi sia su aiuole sia ad integrazione della vegetazione esistente, inerbimenti).

Valore opere da eseguire dopo il 30/06/2021: € 11.270.000,00

Progettazione definitiva in corso. L'importo serve a coprire il costo della progettazione, dei lavori da eseguire, nonché di tutte le attività accessorie (impiantistica, espropri, interferenze, spese generali, ecc.).

Lunghezza intervento:			X			
Avanzamento progettazione:			PROGETTO DEFINITIVO			
STATO APPROVATIVO:						
Espropri [pubblicazione]			01/12/2014		15/05/2015	
V.I.A. [pubblicazione-chiusura]			18/01/2017		19/11/2018	
C.d.S. Opere in Asse [apertura-chiusura]			22/06/2010		22/07/2010	
C.d.S. Opere sul territorio [apertura-chiusura]			22/06/2010		22/07/2010	
Commissario [invio def - esec]			X		X	
Commissario [approvazione def - esec]			X		X	
Pubblicazione bando di gara			X			
Aggiudicazione Provvisoria			X			
Aggiudicazione Definitiva			X			
QUADRO ECONOMICO Progetto: *(€/Mln)*						
P. Definitivo	Lavori	X	Sad	X	Totale	X
P. Esecutivo	Lavori	X	Sad	X	Totale	X
DATI APPALTO:						
Ditta aggiudicataria:		X		Durata contratto origin. (gg):		X
Consegna parziale:		X		Ultimaz. lavori contr. orig.:		X
Consegna totale:		X		Durata contratt. attuale (gg):		X
S.I.L. *(€/Mln)*	31/12/2020	X	X	Ultimazione lavori attuale:		X
QUADRO ECONOMICO: (€/Mln)					**Variazioni Q.E.**	**Totale**
Base d'asta:	X	ribasso	X	0,00	10,15	10,15
Somme a disposizione				0,00	5,19	5,19
Altro				0,00	0,00	0,00
Totale				**0,00**	**15,34**	**15,34**
NOTE:						

B.2.10) P.111 PIANO PER LA SICUREZZA AUTOSTRADALE: ADEGUAMENTO PISTE DI IMMISSIONE IN AUTOSTRADA – STRALCIO 1 – codice SIVCA 003-002-A004-05-C003-01

Il primo lotto funzionale dell'intervento denominato P.111 si inserisce nel "*Piano per la Sicurezza Autostradale"* che, nella sua globalità, prevede l'adeguamento delle piste di accelerazione dell'autostrada A4 e, più in generale, degli svincoli autostradali, nei tratti non coinvolti dai lavori di realizzazione della terza corsia. L'esigenza di attuare tali interventi discende da una situazione di particolare criticità presente lungo l'autostrada dove le piste di immissione (piste di accelerazione) e di uscita (piste di decelerazione) non sono rispondenti all'attuale normativa, sia in corrispondenza delle aree di servizio che in corrispondenza degli svincoli. Le manovre d'ingresso e di uscita dall'autostrada, infatti, sono oggi regolate da una geometria "ad ago": tale situazione non è ottimale soprattutto per quanto riguarda le manovre di immissione in autostrada, per le quali manca totalmente una corsia di accelerazione che permetta ai veicoli di immettersi in sicurezza nel flusso di traffico autostradale.
Nello specifico, gli interventi compresi nel progetto in oggetto, tutti localizzati in corrispondenza dello svincolo di Redipuglia, sono i seguenti:

- adeguamento delle 2 piste di accelerazione in carreggiata est (verso Trieste) e in carreggiata ovest (verso Udine/Venezia);
- ampliamento del piazzale di stazione con la contestuale realizzazione di n. 5 porte aggiuntive (n. 1 in entrata e n. 4 in uscita);
- rifacimento della pista di decelerazione in uscita dall'autostrada per chi proviene da Udine/Venezia.

Anche l'ampliamento del casello di Redipuglia discende da un problema di sicurezza. Nello specifico, le strutture di esazione saranno potenziate per fungere da valvola di sfogo per il traffico in uscita dall'A4 durante gli esodi estivi.

Valore opere da eseguire dopo il 30/06/2021: € 12.873.000,00

Progettazione definitiva in corso di approvazione. L'importo serve a coprire il costo della progettazione, dei lavori da eseguire, nonché di tutte le attività accessorie (impiantistica, espropri, interferenze, spese generali, ecc.).

Lunghezza intervento:			X			
Avanzamento progettazione:			PROGETTO DEFINITIVO			
STATO APPROVATIVO:						
Espropri [pubblicazione]			01/12/2014		29/05/2015	
V.I.A. [pubblicazione-chiusura]			02/11/2016		23/05/2017	
C.d.S. Opere in Asse [apertura-chiusura]			X		X	
C.d.S. Opere sul territorio [apertura-chiusura]			X		X	
Commissario [invio def - esec]			X		X	
Commissario [approvazione def - esec]			X		X	
Pubblicazione bando di gara			X			
Aggiudicazione Provvisoria			X			
Aggiudicazione Definitiva			X			
QUADRO ECONOMICO Progetto: *(€/Mln)*						
P. Definitivo	Lavori	X	Sad	X	Totale	X
P. Esecutivo	Lavori	X	Sad	X	Totale	X
DATI APPALTO:						
Ditta aggiudicataria:		X		Durata contratto origin. (gg):		X
Consegna parziale:		X		Ultimaz. lavori contr. orig.:		X
Consegna totale:		X		Durata contratt. attuale (gg):		X
S.I.L. *(€/Mln)*	31/12/2020	X	X	Ultimazione lavori attuale:		X
QUADRO ECONOMICO: (€/Mln)					**Variazioni Q.E.**	**Totale**
Base d'asta:	X	ribasso	X	0,00	9,04	9,04
Somme a disposizione				0,00	6,51	6,51
Altro				0,00	0,00	0,00
Totale				**0,00**	**15,55**	**15,55**
NOTE:						

B.2.11) P.90 RIFACIMENTO BARRIERE CASELLO DI PORTOGRUARO - codice SIVCA 003-002-A004-05-J003-01

Il progetto in corso di stesura prevede:

- l'ampliamento del piazzale di stazione con la contestuale realizzazione di n. 3 porte aggiuntive e la conversione della tipologia di n. 7 piste di esazione: in tal modo si passa dalla configurazione attuale, dotata di n. 3 porte in direzione A4 (entrata) e di n. 6 porte in direzione A28 (uscita), alla configurazione di progetto che prevede n. 4 porte in entrata e n. 8 porte in uscita;
- l'estensione della pensilina di copertura delle piste di esazione;
- il prolungamento della passerella pedonale per l'attraversamento del piazzale e per l'accesso alle isole di esazione: tale intervento richiede l'estensione della struttura metallica e l'adeguamento delle necessarie dotazioni impiantistiche per il funzionamento degli elevatori, nonché lo spostamento dell'attuale elevatore di chiusura, la messa in opera di n. 2 ulteriori montacarichi e la realizzazione di una scala terminale (dotata di controllo accessi tramite badge);
- i conseguenti adeguamenti della piattaforma stradale e delle opere connesse, tra cui in particolare le opere di sistemazione idraulica (laminazione e trattamento delle acque di piattaforma), la segnaletica e le barriere di sicurezza;
- l'adeguamento totale dell'impiantistica elettrica, speciale (fotovoltaico, dati e fonia, controllo accessi, videocitofoni, rivelazione incendi), meccanica (con particolare riferimento all'implementazione degli impianti di climatizzazione del casello e all'ammodernamento dell'attuale locale centrale termica), di illuminazione esterna, di trasmissione dati e speciale di esazione;
- la ristrutturazione del fabbricato di stazione, all'interno del quale alcuni spazi attualmente destinati a locali impianti dovranno diventare uffici; ciò consentirà la rimozione del fabbricato temporaneo ora destinato al personale P10, il quale troverà sistemazione nel fabbricato di stazione;
- la realizzazione di un nuovo fabbricato impianti sul lato nord-est del piazzale all'interno del quale verranno spostati la fornitura dell'energia elettrica, i gruppi di misura e i quadri elettrici per l'alimentazione della barriera; nel locale tecnologico verranno trasferiti gli impianti di esazione; in adiacenza troverà collocazione il gruppo elettrogeno che verrà spostato dalla attuale posizione;
- la realizzazione, in affiancamento al fabbricato impianti, di un nuovo Centro Assistenza Clienti (CAC), per il quale si rende necessario creare anche una viabilità di accesso da via Eraclito in modo tale da garantire l'accessibilità anche all'utenza esterna all'autostrada; tale viabilità si renderà utile anche ai fini manutentivi del fabbricato impianti.
- lo spostamento del punto neve sul lato nord-est del piazzale, che richiederà l'ampliamento del piazzale (da dotare anche di illuminazione e di alimentazione elettrica) per consentire il deposito e la

manovra delle attrezzature e dei mezzi per lo svolgimento dell'attività di viabilità invernale, nonché la creazione di un locale da adibire a punto di ristoro e servizi igienici per il personale addetto al servizio.

Gli interventi ricadono totalmente nel comune di Portogruaro e interessano sia aree di proprietà della Concessionaria autostradale, sia aree agricole che saranno oggetto di esproprio.

Valore opere da eseguire dopo il 30/06/2021: € 4.962.000,00

In attesa di nullaosta allo sviluppo della soluzione progettuale prescelta. L'importo serve a coprire il costo della progettazione, dei lavori da eseguire, nonché di tutte le attività accessorie (impiantistica, espropri, interferenze, spese generali, ecc.).

Lunghezza intervento:			X			
Avanzamento progettazione:			PROGETTO DEFINITIVO			
STATO APPROVATIVO:						
Espropri [pubblicazione]			X		X	
V.I.A. [pubblicazione-chiusura]			X		X	
C.d.S. Opere in Asse [apertura-chiusura]			X		X	
C.d.S. Opere sul territorio [apertura-chiusura]			X		X	
Commissario [invio def - esec]			X		X	
Commissario [approvazione def - esec]			X		X	
Pubblicazione bando di gara			X			
Aggiudicazione Provvisoria			X			
Aggiudicazione Definitiva			X			
QUADRO ECONOMICO Progetto: *(€/Mln)*						
P. Definitivo	Lavori	X	Sad	X	Totale	X
P. Esecutivo	Lavori	X	Sad	X	Totale	X
DATI APPALTO:						
Ditta aggiudicataria:		X		Durata contratto origin. (gg):		X
Consegna parziale:		X		Ultimaz. lavori contr. orig.:		X
Consegna totale:		X		Durata contratt. attuale (gg):		X
S.I.L. *(€/Mln)*	31/12/2020	X	X	Ultimazione lavori attuale:		X
QUADRO ECONOMICO: (€/Mln)					**Variazioni Q.E.**	**Totale**
Base d'asta:	X	ribasso	X	0,00	3,79	3,79
Somme a disposizione				0,00	2,65	2,65
Altro				0,00	0,00	0,00
Totale				**0,00**	**6,44**	**6,44**
NOTE:						

B.2.12) P.100 RIFACIMENTO BARRIERE ESISTENTI - codice SIVCA 003-002-A004-05-J005-01

L'intervento prevede l'ampliamento dell'attuale barriera del Lisert, lungo la A4 in comune di Doberdò del Lago, per far fronte ai notevoli problemi di traffico che si verificano in particolar modo nel periodo estivo. In sintesi, il nuovo progetto prevede l'ampliamento delle strutture di esazione con tre nuove porte in uscita. Inoltre, è prevista la demolizione dell'attuale fabbricato di stazione e la realizzazione di uno nuovo, seminterrato, posto all'interno del rilevato di ampliamento del piazzale: in tal modo è possibile incrementare la superficie carrabile in approccio alle piste in entrata e alle piste satelliti in uscita. È anche prevista la realizzazione di una nuova pensilina di copertura delle piste in uscita e di una passerella pedonale sopraelevata – in parte collocata all'interno della pensilina di copertura – per consentire l'attraversamento del piazzale da parte del personale di esazione. Per incrementare ulteriormente la capacità di accumulo della barriera e rendere più agevole il flusso dei veicoli in approccio alle piste in uscita, è previsto un ulteriore ampliamento della piattaforma autostradale in approccio alla barriera in direzione Trieste, dove verrà realizzata una terza corsia di marcia per un tratto di 350m circa. L'intervento si completa con l'adeguamento della pista di uscita per Monfalcone alla nuova geometria del piazzale, con la realizzazione di un parcheggio dipendenti e con la sistemazione dello stradello di servizio adiacente al rilevato dell'acquedotto Acegas-Aps-Amga.

L'intervento di adeguamento funzionale in progetto prevede l'incremento delle strutture di esazione con l'aggiunta di 3 nuove piste in uscita. La configurazione finale sarà dunque così composta:

- 9 porte in uscita (3 nuove), di cui 1 attrezzata anche per il passaggio dei trasporti eccezionali;
- 3 porte in uscita (esistenti) poste in una stazione satellite;
- 4 porte in entrata(esistenti), di cui 1 attrezzata anche per il transito dei trasporti eccezionali.

Pertanto, complessivamente saranno disponibili 12 porte in uscita e 4 in entrata, raggruppate in tre strutture separate. Il volume del nuovo rilevato, realizzato per ospitare le tre nuove piste in uscita, sarà sfruttato anche per contenere un nuovo fabbricato di stazione seminterrato. In tal modo, sarà possibile demolire gli edifici esistenti, liberando spazio sulla piattaforma stradale e ingrandendo così il piazzale in entrata e la porzione di piazzale in uscita in approccio alle piste satelliti. Inoltre, due delle isole di esazione delle piste satelliti saranno prolungate per poter essere convertite all'utilizzo del Telepass. Sul lato Nord-Ovest il nuovo rilevato sarà contenuto da un muro in terra rinforzata, mentre dalla parte opposta del fabbricato è previsto un muro di sostegno tradizionale in calcestruzzo armato. Inoltre, in conseguenza della mutata geometria del piazzale sarà necessario adeguare l'attuale pista di svincolo per Monfalcone, ruotandola fino a riportarla sul bordo del piazzale, in posizione analoga a quella attuale. Un ulteriore ampliamento della piattaforma autostradale è previsto in approccio alla barriera

in direzione Trieste, dove verrà realizzata una terza corsia di marcia per un tratto di 350m circa, che permetterà di aumentare ulteriormente la capacità di accumulo del piazzale. Il progetto comprende anche la realizzazione di una nuova pensilina metallica a protezione del gruppo principale di piste in uscita, il cui sviluppo sarà di circa 60m. Inoltre, verrà realizzata una passerella pedonale metallica sopraelevata – in parte integrata all'interno della nuova pensilina di copertura – per consentire l'attraversamento di tutto il piazzale e l'accesso alle piste da parte del personale di esazione. È anche previsto un piazzale di servizio ai piedi del rilevato, prospicente al nuovo fabbricato di stazione. Esso consentirà l'accesso carrabile al fabbricato per esigenze di manutenzione e, inoltre, ospiterà il parcheggio dei dipendenti, un serbatoio di gas GPL e gli impianti di trattamento delle acque di piattaforma autostradali.

Valore opere da eseguire dopo il 30/06/2021: € 11.610.000,00

Gara affidamento lavori in corso; in attesa di aggiudicazione definitiva. L'importo serve a coprire il costo dei lavori da eseguire, nonché di tutte le attività accessorie (impiantistica, espropri, interferenze, spese generali, ecc.).

Lunghezza intervento:			X			
Avanzamento progettazione:			PROGETTO ESECUTIVO			
STATO APPROVATIVO:						
Espropri [pubblicazione]			30/08/2016		30/08/2016	
V.I.A. [pubblicazione-chiusura]			08/05/2015		12/04/2016	
C.d.S. Opere in Asse [apertura-chiusura]			12/10/2016		12/10/2016	
C.d.S. Opere sul territorio [apertura-chiusura]			12/10/2016		12/10/2016	
Commissario [invio def - esec]			26/10/2016		11/08/2017	
Commissario [approvazione def - esec]			15/12/2016		17/10/2017	
Pubblicazione bando di gara			03/11/2017			
Aggiudicazione Provvisoria			X			
Aggiudicazione Definitiva			X			
QUADRO ECONOMICO Progetto: *(€/Mln)*						
P. Definitivo	Lavori	9,12	Sad	8,01	Totale	17,13
P. Esecutivo	Lavori	8,88	Sad	6,75	Totale	15,63
DATI APPALTO:						
Ditta aggiudicataria:		X		Durata contratto origin. (gg):		X
Consegna parziale:		X		Ultimaz. lavori contr. orig.:		X
Consegna totale:		X		Durata contratt. attuale (gg):		X
S.I.L. *(€/Mln)*	31/12/2020	X	X	Ultimazione lavori attuale:		X
QUADRO ECONOMICO: (€/Mln)					**Variazioni Q.E.**	**Totale**
Base d'asta:	8,88	ribasso	X	8,88	0,51	9,39
Somme a disposizione				6,75	0,40	7,15
Altro				0,00	0,00	0,00
Totale				**15,63**	**0,91**	**16,54**
NOTE:						

B.2.13) P.103 CASERMA DI S. DONA' DI PIAVE – codice SIVCA 003-002-A004-05-K004-01

Il progetto della nuova caserma della Polizia Stradale di San Donà di Piave si articolerà in tre corpi di fabbrica disgiunti, ospitanti rispettivamente:

- la caserma,
- l'officina / autorimessa,
- l'alloggio del Comandante.

Dal punto di vista funzionale si è voluta garantire, con la realizzazione di corpi disgiunti, anche nelle pertinenze esterne e dotati di recinzione e accessi indipendenti, la piena distinzione tra i volumi destinati a funzioni operative e di servizio (caserma e officina / autorimessa) da quelli a destinazione residenziale (alloggio Comandante). Gli edifici nel loro complesso hanno una superficie coperta per un totale di 2.366,11 mq e una cubatura fuori terra pari a 6.514,43 mc. Nell'area antistante i fabbricati, su strada interna accessibile dal sistema di pubblica viabilità, verranno ricavati i parcheggi stanziali e quelli destinati al pubblico, comprensivi di un congruo numero di parcheggi per portatori di handicap. All'interno dell'unità abitativa verranno ricavati due posti auto coperti, mentre nell'area operativa (caserma e officina / autorimessa) si realizzerà un complesso di posti auto coperti e scoperti destinati ai lavoratori e ai mezzi di servizio.

Valore opere da eseguire dopo il 30/06/2021: € 1.450.000,00

Progettazione definitiva/esecutiva in corso. L'importo serve a coprire il costo della progettazione, dei lavori da eseguire, nonché di tutte le attività accessorie (impiantistica, espropri, interferenze, spese generali, ecc.).

Lunghezza intervento:			X			
Avanzamento progettazione:			PROGETTO DEFINITIVO			
STATO APPROVATIVO:						
Espropri [pubblicazione]			X		X	
V.I.A. [pubblicazione-chiusura]			X		X	
C.d.S. Opere in Asse [apertura-chiusura]			X		X	
C.d.S. Opere sul territorio [apertura-chiusura]			X		X	
Commissario [invio def - esec]			X		X	
Commissario [approvazione def - esec]			X		X	
Pubblicazione bando di gara			X			
Aggiudicazione Provvisoria			X			
Aggiudicazione Definitiva			X			
QUADRO ECONOMICO Progetto: *(€/Mln)*						
P. Definitivo	Lavori	X	Sad	X	Totale	X
P. Esecutivo	Lavori	X	Sad	X	Totale	X
DATI APPALTO:						
Ditta aggiudicataria:		X		Durata contratto origin. (gg):		X
Consegna parziale:		X		Ultimaz. lavori contr. orig.:		X
Consegna totale:		X		Durata contratt. attuale (gg):		X
S.I.L. *(€/Mln)*	31/12/2020	X	X	Ultimazione lavori attuale:		X
QUADRO ECONOMICO: (€/Mln)					**Variazioni Q.E.**	**Totale**
Base d'asta:	X	ribasso	X	0,00	1,45	1,45
Somme a disposizione				0,00	0,75	0,75
Altro				0,00	0,00	0,00
Totale				**0,00**	**2,20**	**2,20**
NOTE:						

B.3) INVESTIMENTI DA AVVIARE

B.3.1) P.116 NUOVO CASELLO AUTOSTRADALE DI ALVISOPOLI E COLLEGAMENTO CON SS 14) - codice SIVCA 003-002-A004-05-E004-01

Il progetto prevede la realizzazione di un nuovo svincolo e del relativo casello autostradale, lungo l'autostrada A4 alla progressiva km 65+500, in località Alvisopoli.

In dettaglio l'intervento comprende:

- un nuovo svincolo autostradale con la classica configurazione "a trombetta" e con le geometrie delle piste di accelerazione e di decelerazione compatibili con il progetto di ampliamento della A4 con la terza corsia;
- il piazzale di stazione con il relativo nuovo casello, per il quale si prevede una struttura analoga a quella dei recenti caselli di Godega di Sant'Urbano e di Cordignano, comprensivo di fabbricato di stazione, come di seguito configurato:
  - 7 porte in uscita, di cui 1 attrezzata anche per il transito dei trasporti eccezionali;
  - 3 porte in entrata, di cui 1 attrezzata anche per il transito dei trasporti eccezionali;
- la viabilità di collegamento con la S.P. n. 73 prima e la S.S. n. 14 poi, per una lunghezza complessiva di circa 3,7 km, consistente in una strada di sezione tipo C2 con una larghezza complessiva della piattaforma pari a 9,50 m;
- l'intersezione con rotatoria a raso con la S.P. n. 73;
- un parcheggio scambiatore con accesso dalla S.P. n. 73;
- il sovrappasso per l'attraversamento della linea ferroviaria esistente Venezia-Trieste;
- l'intersezione con rotatoria a raso con la S.S. n. 14 a conclusione dell'intervento.

Valore opere da eseguire dopo il 30/06/2021: € 43.163.000,00

QUADRO ECONOMICO P.116 NUOVO CASELLO AUTOSTRADALE DI ALVISOPOLI KM 69+900 E COLLEGAMENTO CON SS 14)		
A. LAVORI		
A.1	Importo lavori lordo	€ 31.694.000,00
A.2	Oneri per la sicurezza	€ 1.743.000,00
A.3	**Totale lavori lordi (A.1+A.2)**	€ 33.437.000,00
A.4	Ribasso d'asta convenzionale (20% di A.1)	€ 6.339.000,00
A.5	**Totale lavori netti (A.1-A.4+A.2)**	€ 27.098.000,00
B. SOMME A DISPOSIZIONE		
B.1	Espropri	€ 5.988.000,00
B.2	Interferenze	€ 480.000,00
B.3	Imprevisti (5% di A.3)	€ 1.672.000,00
B.4	Accordi bonari (3% di A.3)	€ 1.003.000,00
B.5	Prove di laboratorio (0,6% di A.3)	€ 190.000,00
B.6	Revisione prezzi (1% di A.3)	€ 317.000,00
B.7	Spese commissioni gara	€ 60.000,00
B.8	Impianti	€ 1.800.000,00
B.9	Archeologia	€ 30.000,00
B.10	Oneri discarica	€ 150.000,00
B.n	**Totale somme a disposizione**	€ 11.690.000,00
C.1	**SPESE GENERALI (10% di (A.3+B.n) + consuntivi al 30/06/2012)**	€ 4.583.000,00
C.2	**COSTI STRUTTURA COMMISSARIO (0,4% di (A+B.n) + consuntivi al 30/06/12)**	€ 269.000,00
D	**TOTALE LORDO COMPLESSIVO (A.3 + B.n + C)**	€ 49.979.000,00
E	**TOTALE NETTO COMPLESSIVO (A.5 + B.n + C)**	€ 43.640.000,00

B.3.2) P.111 PIANO PER LA SICUREZZA AUTOSTRADALE: ADEGUAMENTO PISTE DI IMMISSIONE IN AUTOSTRADA – STRALCIO 2 – codice SIVCA 003-002-A004-05-C003-01

Il primo lotto funzionale dell'intervento denominato P.111 si inserisce nel "*Piano per la Sicurezza Autostradale"* che, nella sua globalità, prevede l'adeguamento delle piste di accelerazione dell'autostrada A4 e, più in generale, degli svincoli autostradali, nei tratti non coinvolti dai lavori di realizzazione della terza corsia. L'esigenza di attuare tali interventi discende da una situazione di particolare criticità presente lungo l'autostrada dove le piste di immissione (piste di accelerazione) e di uscita (piste di decelerazione) non sono rispondenti all'attuale normativa, sia in corrispondenza delle aree di servizio che in corrispondenza degli svincoli. Le manovre d'ingresso e di uscita dall'autostrada, infatti, sono oggi regolate da una geometria "ad ago": tale situazione non è ottimale soprattutto per quanto riguarda le manovre di immissione in autostrada, per le quali manca totalmente una corsia di accelerazione che permetta ai veicoli di immettersi in sicurezza nel flusso di traffico autostradale.
Nello specifico, il secondo lotto del progetto consiste nell'allargamento e nel prolungamento della pista di accelerazione per Venezia in uscita dall'area di servizio di Duino Nord.
Tale intervento è stato separato dai lavori presso lo svincolo di Redipuglia, compresi nel primo lotto funzionale, per motivi legati all'acquisizione delle necessarie autorizzazioni ambientali (Valutazione di Impatto Ambientale).

Valore opere da eseguire dopo il 30/06/2021: € 1.716.000,00

QUADRO ECONOMICO P.111 PIANO PER LA SICUREZZA AUTOSTRADALE: ADEGUAMENTO PISTE DI IMMISSIONE IN AUTOSTRADA – STRALCIO 2		
A. LAVORI		
A.1	Importo lavori lordo	€ 1.192.000,00
A.2	Oneri per la sicurezza	€ 54.000,00
A.3	**Totale lavori lordi (A.1+A.2)**	€ 1.246.000,00
A.4	Ribasso d'asta convenzionale (20% su A.1)	€ 238.000,00
A.5	**Totale lavori netti (A.1-A.4+A.2)**	€ 1.008.000,00
B. SOMME A DISPOSIZIONE		
B.1	Espropri	€ 220.000,00
B.2	Interferenze	€ 5.000,00
B.3	Imprevisti (5% di A.3)	€ 62.000,00
B.4	Accordi bonari (3% di A.3)	€ 38.000,00
B.5	Prove di laboratorio (0,6% di A.1)	€ 7.000,00
B.6	Revisione prezzi (1% di A.1)	€ 12.000,00
B.7	Spese commissioni gara	€ 50.000,00
B.8	Monitoraggio ambientale	€ 40.000,00
B.9	Impianti	€ 70.000,00
B.10	Archeologia	€ 20.000,00
B.n	**Totale somme a disposizione**	€ 523.000,00
C.1	**SPESE GENERALI (10% su A.3+B.n)**	€ 177.000,00
C.2	**COSTI STRUTTURA COMMISSARIO (0,4% su A.3+B.n)**	€ 7.000,00
D	**TOTALE LORDO COMPLESSIVO (A.3 + B.n + C)**	€ 1.954.000,00
	TOTALE NETTO COMPLESSIVO (A.5 + B.n + C)	€ 1.716.000,00

REGIONE AUTONOMA FRIULI VENEZIA GIULIA

Il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili

REGIONE DEL VENETO

ACCORDO DI COOPERAZIONE TRA AMMINISTRAZIONI AGGIUDICATRICI AI SENSI DELL'ART. 17 DELLA DIRETTIVA 2014/23/UE E DELL'ART. 13-BIS DEL DECRETO LEGGE 16 OTTOBRE 2017 N. 148 E SS.MM.II., RELATIVO ALLE TRATTA AUTOSTRADALI:

- A4 VENEZIA-TRIESTE;

- A23 PALMANOVA-UDINE;

- A28 PORTOGRUARO-CONEGLIANO;

- A57 TANGENZIALE DI MESTRE PER LA QUOTA PARTE;

- A34 RACCORDO VILLESSE-GORIZIA.

ALLEGATO B

CARATTERISTICHE TECNICHE DELL'ARTERIA AUTOSTRADALE, AREE DI SERVIZIO E MODALITÀ DI ESAZIONE DEL PEDAGGIO

1) CARATTERISTICHE TECNICHE DELL'ARTERIA AUTOSTRADALE

Di seguito si riportano due tabelle riepilogative per tratta autostradale con l'indicazione dei dati tecnici più significativi e della loro modifica a seguito dei lavori previsti.

Autostrada	Tratte	Lunghezza totale	2 corsie			3 corsie	larghezza corsie	larghezza corsia emergenza	
			in esercizio	di cui:		in esercizio	in esercizio	in esercizio	a seguito ampliamento a 3 corsie
				3a corsia dinamica	in ampliamento a 3 corsie				
		km.	km.	km.	km.	km.	m.	m.	m.
A57	Tangenziale di Mestre	10,5	7,4	6,7	0,0	3,1	3,75	2,5	\
A4	Venezia - Trieste	115,4	70,2	0,0	51,0	45,2	3,75	2,5	3,0
A23	Palmanova - Udine	18,5	18,5	0,0	0,0	0,0	3,75	2,5	\
A28	Portogruaro - Conegliano	48,8	48,8	0,0	0,0	0,0	3,75	2,5	\
A34	Villesse - Gorizia	17,0	17,0	0,0	0,0	0,0	3,75	2,5	\
TOTALE		210,2	161,9	6,7	51,0	48,3	\	\	\

Autostrada	Tratte	piazzole emergenza		cavalcavia		ponti e viadotti > 100 metri		aree di servizio	aree di parcheggio	
		in esercizio	in costruzione / da costruire	in esercizio	in costruzione / da costruire	in esercizio	in costruzione / da costruire	in esercizio	in esercizio	in costruzione / da costruire
		n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
A57	Tangenziale di Mestre	15	0	10	0	1	0	2	0	0
A4	Venezia - Trieste	238	78	58	1	8	1	8	2	1
A23	Palmanova - Udine	72	0	21	0	0	0	2	2	0
A28	Portogruaro - Conegliano	166	0	21	0	12	0	4	0	0
A34	Villesse - Gorizia	43	0	7	0	2	0	0	0	0
TOTALE		534	78	117	1	23	1	16	4	1

2) AREE DI SERVIZIO

Di seguito si riporta una tabella riepilogativa per area di servizio con l'indicazione dei sub-concessionari, del servizio offerto e della durata della concessione.

Denominazione Area di Servizio	Servizio	Sub-concessionario	Data affidamento	durata dell'affidamento	Scadenza concessione
Bazzera Nord	Distributore carburanti	KUWAIT PETROLEUM ITALIA S.p.A.	18/12/2017	9	17/12/2026
	Ristorante	KEROTRIS S.p.A.in ATI con Fast Eat Italy s.r.l.- Duino Nord s.a.s.di Sacilotto Laura & C.- Punto Grill Services s.r.l.- Spritztime s.r.l.	18/12/2017	9	17/12/2026
Bazzera Sud	Distributore carburanti	ENI SPA	01/11/2017	12	31/10/2029
	Autobar	AUTOGRILL ITALIA S.p.A.	01/11/2017	12	31/10/2029
Calstorta Nord	Distributore carburanti	TAMOIL ITALIA S.p.A.	24/04/1972	proroga	31/03/2024
	Autobar		24/04/1972	proroga	31/03/2024
Calstorta Sud	Distributore carburanti	KUWAIT PETROLEUM ITALIA S.p.A.	01/11/2017	9	31/10/2026
	Ristorante	LAGARDERE TRAVEL RETAIL ITALIA S.r.l.	01/11/2017	9	31/10/2026
Fratta Nord	Distributore carburanti	ENI SPA	14/10/2017	12	13/10/2029
	Ristorante	CHEF EXPRESS S.p.A.	12/01/2018	12	11/01/2030
Fratta Sud	Distributore carburanti	SALVETTI RETE S.r.l.	11/10/2017	12	10/10/2029
	Ristorante	CHEF EXPRESS S.p.A.	09/01/2018	12	08/01/2030
Gonars Nord	Distributore carburanti	ENI SPA	08/11/2017	12	07/11/2029
	Autobar	CHEF EXPRESS S.p.A.	08/11/2017	12	07/11/2029
	Ristorante		08/11/2017	12	07/11/2029
Gonars Sud	Distributore carburanti	SARNI S.r.l.	08/11/2017	9	07/11/2026
	Ristorante	LAGARDERE TRAVEL RETAIL ITALIA S.r.l.	21/11/2017	9	20/11/2026
Duino Nord	Distributore carburanti	KEROTRIS S.p.A.in ATI con Fast Eat Italy s.r.l.- Duino Nord s.a.s.di Sacilotto Laura & C.- Punto Grill Services s.r.l.- Spritztime s.r.l.	09/11/2017	12	08/11/2029
	Autobar		09/11/2017	12	08/11/2029
Duino Sud	Distributore carburanti	KEROTRIS S.p.A.in ATI con Fast Eat Italy s.r.l.- Duino Nord s.a.s.di Sacilotto Laura & C.- Punto Grill Services s.r.l.- Spritztime s.r.l.	09/11/2017	12	08/11/2029
	Autobar	AUTOGRILL ITALIA S.p.A.	09/11/2017	12	08/11/2029
Zugliano Est	Distributore carburanti	MAGLIONE S.r.l.	16/01/2018	12	15/01/2030
	Autobar		16/01/2018	12	15/01/2030
Zugliano Ovest	Distributore carburanti	MAGLIONE S.r.l.	16/01/2018	12	15/01/2030
	Autobar		16/01/2018	12	15/01/2030
Gruaro Est	Distributore carburanti	KEROTRIS S.p.A.in ATI con Fast Eat Italy s.r.l.- Duino Nord s.a.s.di Sacilotto Laura & C.- Punto Grill Services s.r.l.- Spritztime s.r.l.	18/10/2017	9	17/10/2026
	Autobar		18/10/2017	9	17/10/2026
Gruaro Ovest	Distributore carburanti	KEROTRIS S.p.A.in ATI con Fast Eat Italy s.r.l.- Duino Nord s.a.s.di Sacilotto Laura & C.- Punto Grill Services s.r.l.- Spritztime s.r.l.	18/10/2017	9	17/10/2026
	Autobar		18/10/2017	9	17/10/2026
Porcia Nord	Distributore carburanti	KEROTRIS S.p.A.in ATI con Fast Eat Italy s.r.l.- Duino Nord s.a.s.di Sacilotto Laura & C.- Punto Grill Services s.r.l.- Spritztime s.r.l.	07/11/2017	9	06/11/2026
	Autobar		07/11/2017	9	06/11/2026
Brugnera Sud	Distributore carburanti	KEROTRIS S.p.A.in ATI con Fast Eat Italy s.r.l.- Duino Nord s.a.s.di Sacilotto Laura & C.- Punto Grill Services s.r.l.- Spritztime s.r.l.	07/11/2017	9	06/11/2026
	Ristorante		07/11/2017	9	06/11/2026

3) MODALITÀ DI ESAZIONE DEL PEDAGGIO

Di seguito si riporta una tabella riepilogativa dell'attuale configurazione delle piste di esazione casello per casello al 30 aprile 2021. Successivamente, dopo un prospetto riassuntivo, viene proposta per ciascuna stazione/barriera di esazione una planimetria - che include anche un inquadramento geografico - e il quadro sinottico delle piste di esazione.

	ENTRATE			USCITE								TOTALE VARCHI
STAZIONE	E	Q	TOTALE ENTRATE	U	X	F	K	W	T	B	TOTALE USCITE	
TRIESTE LISERT	1	3	4	3	3	1	1	0	0	1	9	13
REDIPUGLIA	0	2	2	0	1	0	0	0	1	1	3	5
VILLESSE	0	4	4	1	4	0	0	0	0	3	8	12
PALMANOVA	1	2	3	1	1	0	1	2	0	1	6	9
UDINE SUD	1	2	3	0	2	0	1	2	0	1	6	9
SAN GIORGIO DI NOGARO	0	2	2	0	1	0	0	0	1	1	3	5
LATISANA	0	4	4	3	4	0	0	0	0	3	10	14
PORTOGRUARO	1	2	3	0	2	0	1	1	1	1	6	9
SAN STINO DI LIVENZA	1	2	3	1	1	0	0	0	1	1	4	7
CESSALTO	0	2	2	0	1	0	0	0	1	1	3	5
SAN DONA' DI PIAVE	0	2	2	0	2	0	1	1	0	1	5	7
MEOLO	0	4	4	2	4	0	0	0	0	3	9	13
VENEZIA EST	0	6	6	3	3	0	0	0	2	3	11	17
CORDIGNANO	0	3	3	1	3	1	0	0	0	2	7	10
GODEGA DI SANT'URBANO	0	2	2	0	3	0	0	0	0	2	5	7
TOTALE	*5*	*42*	*47*	*15*	*35*	*2*	*5*	*6*	*7*	*25*	*95*	*142*

Legenda: tipologia di pista

E: Biglietti
Q: Telepass e Biglietti
U: Manuale (con operatore)
X: Trimodale (Manuale, Automatica, Cassa Automatica)
F: Telepass e Trimodale
K: Telepass e Tessere (Automatica)
W: Cassa Automatica
T: Telepass e Cassa Automatica
B: Telepass

N.B. Non rappresentata in tabella la soluzione adottata per la gestione dei Trasporti Eccezionali che può abbinarsi ad una qualsiasi delle tipologie indicate.

BARRIERA DI ESAZIONE DI
TRIESTE LISERT

A4

Q47TE	Q45	Q42	E33	X61	X62	F64	U71	U72	U73	X65	K57	B52TE
TELEPASS BIGLIETTI TRASP ECCEZ	TELEPASS BIGLIETTI	TELEPASS BIGLIETTI	BIGLIETTI	TRIMODALE	TRIMODALE	TELEPASS TRIMODALE	MANUALE	MANUALE	MANUALE	TRIMODALE	TELEPASS SCHEDE	TELEPASS TRASP ECCEZ

A4

STAZIONE DI ESAZIONE DI
REDIPUGLIA

A4

Q42TE	Q41	B51	T63	X60
TELEPASS BIGLIETTI TRASP ECCEZ	TELEPASS BIGLIETTI	TELEPASS	TELEPASS CASSA	TRIMODALE

STAZIONE DI ESAZIONE DI
VILLESSE

A4

TE	Q30	Q31	Q32	Q33	B52	B53	B54	X64	X65	X66	X67	U73	TE
TRASPORTI ECCEZIONALI	TELEPASS BIGLIETTI	TELEPASS BIGLIETTI	TELEPASS BIGLIETTI	TELEPASS BIGLIETTI	TELEPASS	TELEPASS	TELEPASS	TRIMODALE	TRIMODALE	TRIMODALE	TRIMODALE	MANUALE	TRASPORTI ECCEZIONALI

A34

STAZIONE DI ESAZIONE DI
PALMANOVA

A4

E31	Q43	Q44	W63	W64	X65	U72	K57	B51	TE
BIGLIETTI	TELEPASS BIGLIETTI	TELEPASS BIGLIETTI	CASSA	CASSA	TRIMODALE	MANUALE	TELEPASS SCHEDE	TELEPASS	TRASPORTI ECCEZIONALI

STAZIONE DI ESAZIONE DI
UDINE SUD

A23

E31	Q44	Q43	W63	W64	X65	X66	K57	B51	TE
BIGLIETTI	TELEPASS BIGLIETTI	TELEPASS BIGLIETTI	CASSA	CASSA	TRIMODALE	TRIMODALE	TELEPASS SCHEDE	TELEPASS	TRASPORTI ECCEZIONALI

STAZIONE DI ESAZIONE DI
SAN GIORGIO DI NOGARO

A4

Q42TE	Q41	B51	T63	X60TE
TELEPASS BIGLIETTI TRASP ECCEZ	TELEPASS BIGLIETTI	TELEPASS	TELEPASS CASSA	TRIMODALE TRASP ECCEZ

STAZIONE DI ESAZIONE DI
LATISANA

A4

TE	Q34	Q35	Q36	Q37	U75	U76	U77	X59	X60	X61	X62	B80	B81	B82	TE
TRASPORTI ECCEZIONALI	TELEPASS BIGLIETTI	TELEPASS BIGLIETTI	TELEPASS BIGLIETTI	TELEPASS BIGLIETTI	MANUALE	MANUALE	MANUALE	TRIMODALE	TRIMODALE	TRIMODALE	TRIMODALE	TELEPASS	TELEPASS	TELEPASS	TRASPORTI ECCEZIONALI

STAZIONE DI ESAZIONE DI
PORTOGRUARO

A4

E31	Q44	Q42	B51	T62	W63	X64	X65	K43TE
BIGLIETTI	TELEPASS BIGLIETTI	TELEPASS BIGLIETTI	TELEPASS	TELEPASS CASSA	CASSA	TRIMODALE	TRIMODALE	TELEPASS SCHEDE TRASP ECCEZ

A28

STAZIONE DI ESAZIONE DI
SAN STINO DI LIVENZA

A4

E31	Q42TE	Q41	B51	T63	X60TE
BIGLIETTI	TELEPASS BIGLIETTI TRASP ECCEZ	TELEPASS BIGLIETTI	TELEPASS	TELEPASS CASSA	TRIMODALE TRASP ECCEZ

CONFIGURAZIONE
3 ENTRATE
3 USCITE

CONFIGURAZIONE
2 ENTRATE
4 USCITE

E31	Q42TE	U71	B51	T63	X60TE
BIGLIETTI	TELEPASS BIGLIETTI TRASP ECCEZ	MANUALE	TELEPASS	TELEPASS CASSA	TRIMODALE TRASP ECCEZ

STAZIONE DI ESAZIONE DI
CESSALTO

A4

Q42TE	Q41	B51	T63	X60TE
TELEPASS BIGLIETTI TRASP ECCEZ	TELEPASS BIGLIETTI	TELEPASS	TELEPASS CASSA	TRIMODALE TRASP ECCEZ

STAZIONE DI ESAZIONE DI
SAN DONA' DI PIAVE

A4

Q43TE	Q41	W63	X60	X61	K42	B51	TE
TELEPASS BIGLIETTI TRASP ECCEZ	TELEPASS BIGLIETTI	CASSA	MANUALE	MANUALE	TELEPASS SCHEDE	TELEPASS	TRASP ECCEZ

STAZIONE DI ESAZIONE DI
MEOLO

A4

TE	Q30	Q31	Q32	Q33	B50	B51	B52	X60	X61	X62	X63	U70	U71	TE
TRASPORTI ECCEZIONALI	TELEPASS BIGLIETTI	TELEPASS BIGLIETTI	TELEPASS BIGLIETTI	TELEPASS BIGLIETTI	TELEPASS	TELEPASS	TELEPASS	TRIMODALE	TRIMODALE	TRIMODALE	TRIMODALE	MANUALE	MANUALE	TRASPORTI ECCEZIONALI

BARRIERA DI ESAZIONE DI
VENEZIA EST

A4

Q30TE	Q31	Q32	Q33	Q34	Q35	B56	B57	B58	T61	T62	X66	X67	X68	U76	U77	U78TE
TELEPASS BIGLIETTI TRASP ECCEZ	TELEPASS BIGLIETTI	TELEPASS BIGLIETTI	TELEPASS BIGLIETTI	TELEPASS BIGLIETTI	TELEPASS BIGLIETTI	TELEPASS	TELEPASS	TELEPASS	TELEPASS CASSA	TELEPASS CASSA	TRIMODALE	TRIMODALE	TRIMODALE	MANUALE	MANUALE	MANUALE TRASP ECCEZ

A57

BARRIERA DI ESAZIONE DI
CORDIGNANO

A28

TE	Q30	Q31	Q32	B50	B51	F60	X61	X62	X63	U70	TE
TRASPORTI ECCEZIONALI	TELEPASS BIGLIETTI	TELEPASS BIGLIETTI	TELEPASS BIGLIETTI	TELEPASS	TELEPASS	TRIMODALE	TRIMODALE	TRIMODALE	TRIMODALE	MANUALE	TRASPORTI ECCEZIONALI

A28

STAZIONE DI ESAZIONE DI
GODEGA DI SANT'URBANO

A28

TE	Q30	Q31	B50	B51	X60	X61	X62	TE
TRASPORTI ECCEZIONALI	TELEPASS BIGLIETTI	TELEPASS BIGLIETTI	TELEPASS	TELEPASS	TRIMODALE	TRIMODALE	TRIMODALE	TRASPORTI ECCEZIONALI

PROSPETTO RIASSUNTIVO

S.p.A. Autovie Venete

LAYOUT PISTE STAZIONI DI ESAZIONE

PROSPETTO RIASSUNTIVO

Progetto:	Redattore:	Data:	Revisione:	File CAD:	Elaborato:
Pxxx	ea	05.21	0	piste caselli.dwg	16/16



MONFALCONE
TRIESTE
SLOVENIA
GRANDE VIABILITÀ TRIESTINA
RA13 SR14

ENTRATE

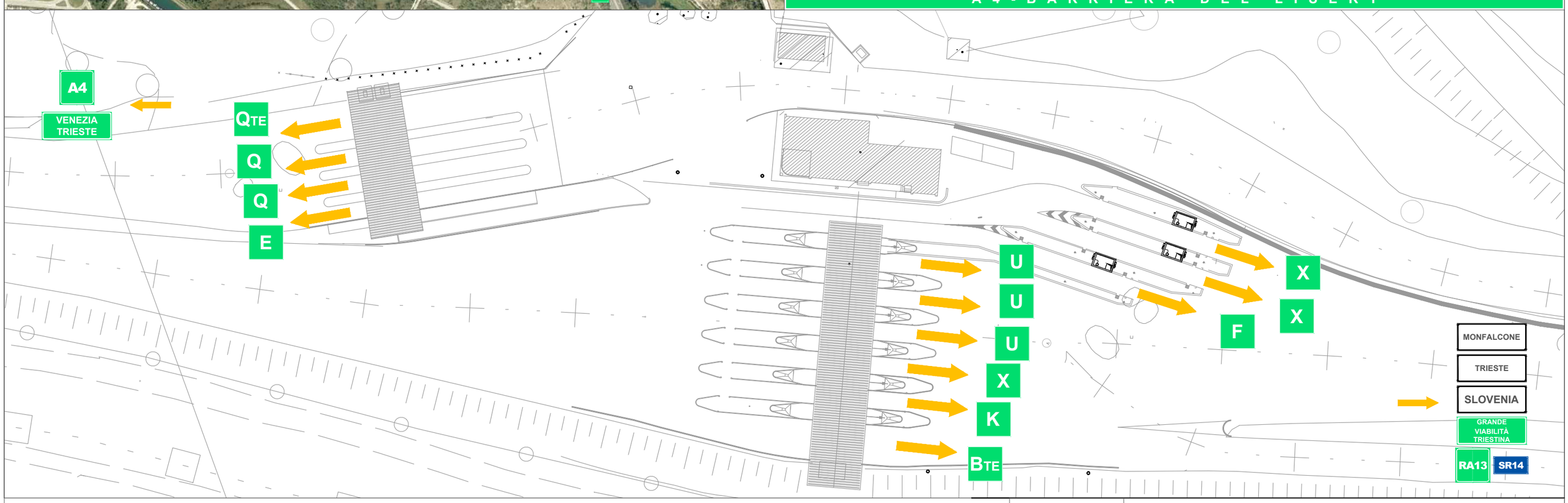
$Q_{47}TE$	Q_{45}	Q_{42}	E_{33}
TELEPASS BIGLIETTI TRASP ECCEZ	TELEPASS BIGLIETTI	TELEPASS BIGLIETTI	BIGLIETTI

X_{61}	X_{62}	F_{64}	U_{71}	U_{72}	U_{73}	X_{65}	K_{57}	$B_{52}TE$
TRIMODALE	TRIMODALE	TELEPASS TRIMODALE	MANUALE	MANUALE	MANUALE	TRIMODALE	TELEPASS SCHEDE	TELEPASS TRASP ECCEZ

USCITE

A4
VENEZIA TRIESTE

A 4 - B A R R I E R A D E L L I S E R T



A4 BARRIERA DI ESAZIONE DI TRIESTE LISERT

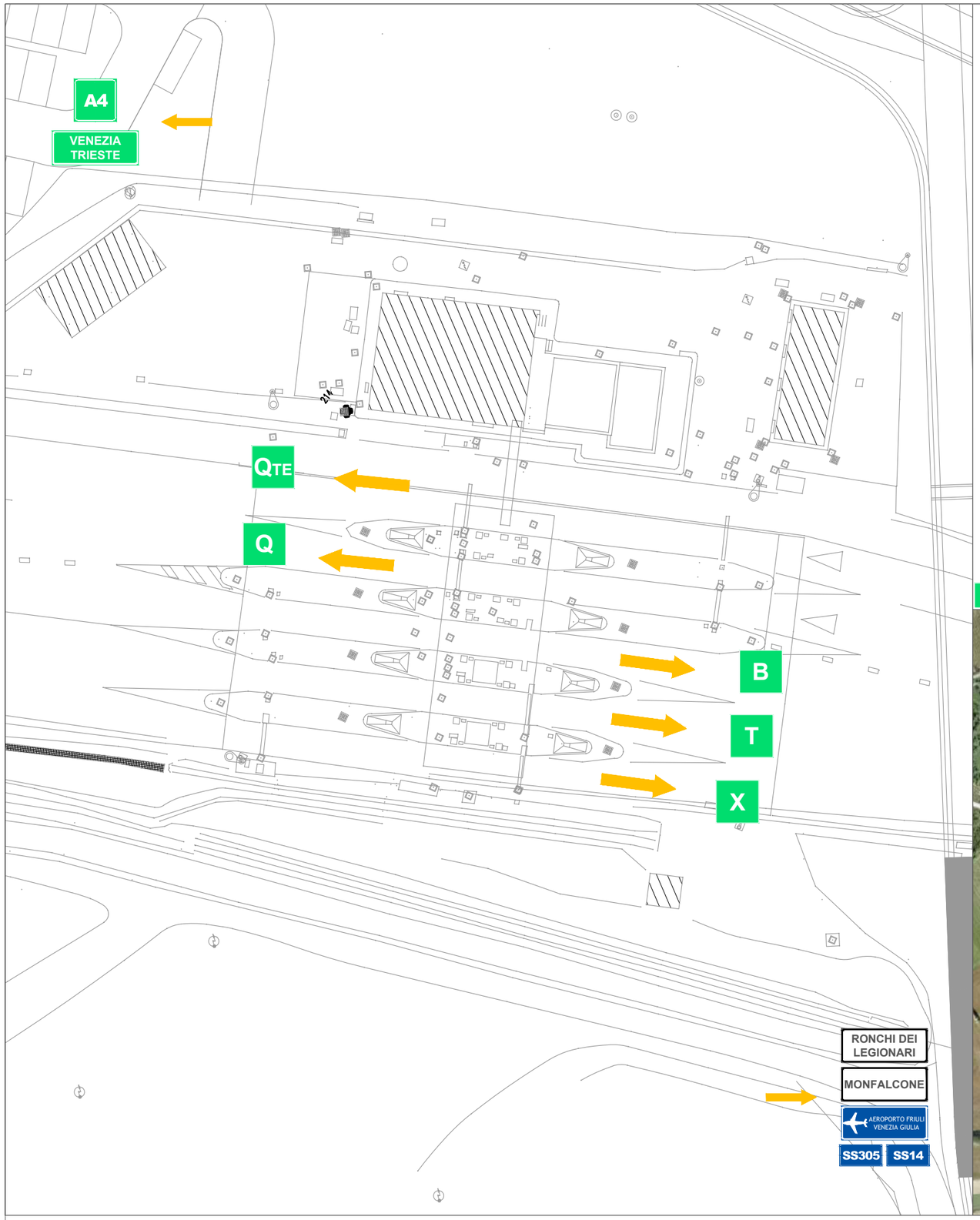
PLANIMETRIA DI INQUADRAMENTO
SINOTTICO PISTE
PLANIMETRIA BARRIERA

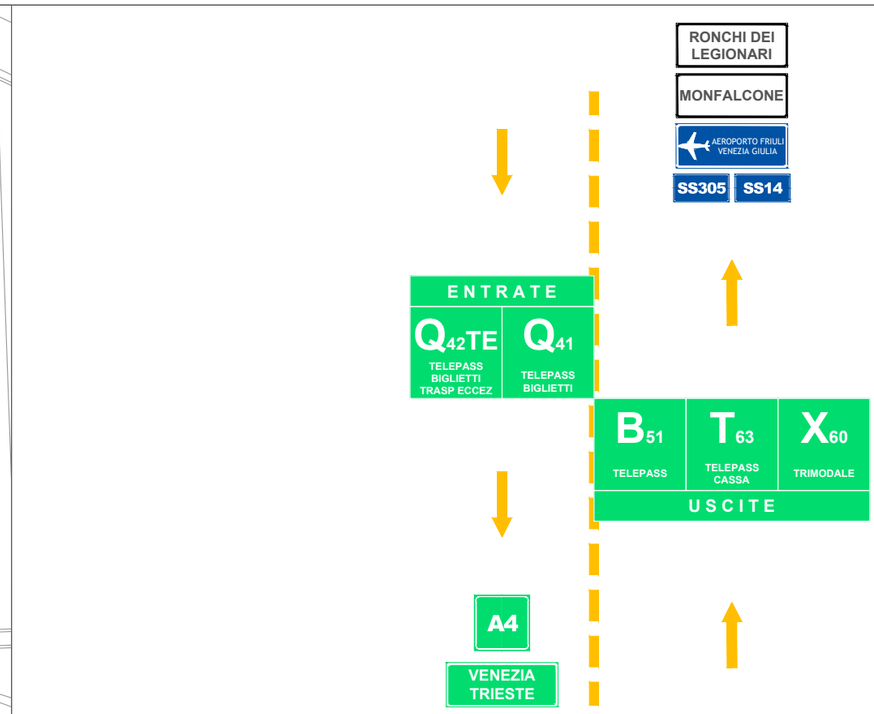
S.p.A. Autovie Venete

LAYOUT PISTE STAZIONI DI ESAZIONE

A4 - BARRIERA DI ESAZIONE DI TRIESTE LISERT

Progetto:	Redattore:	Data:	Revisione:	File CAD:	Elaborato:
Pxxx	ea	05.21	0	piste caselli.dwg	01/16





A 4 - S T A Z I O N E D I E S A Z I O N E D I R E D I P U G L I A



A4 STAZIONE DI ESAZIONE DI REDIPUGLIA

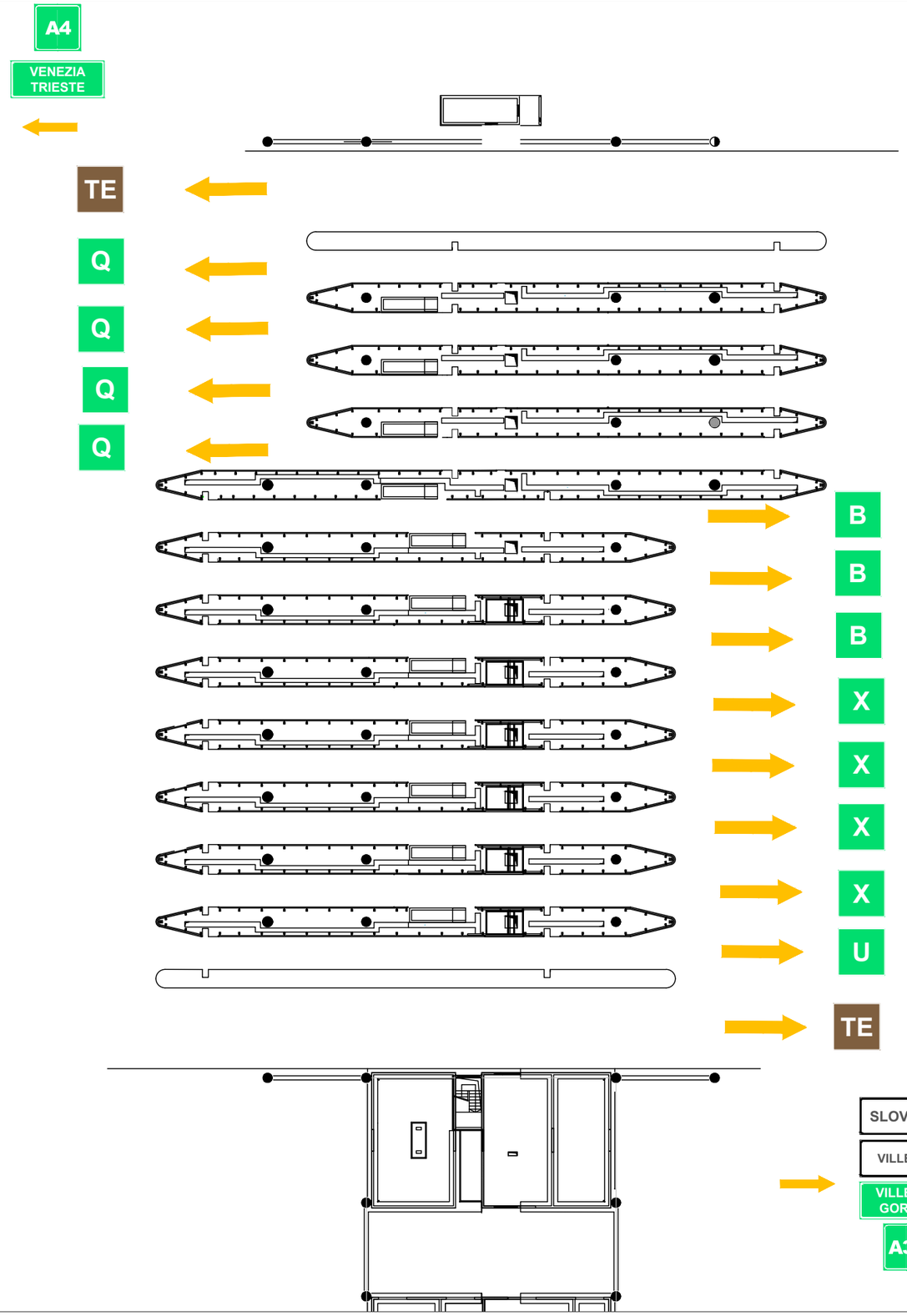
PLANIMETRIA DI INQUADRAMENTO
SINOTTICO PISTE
PLANIMETRIA CASELLO

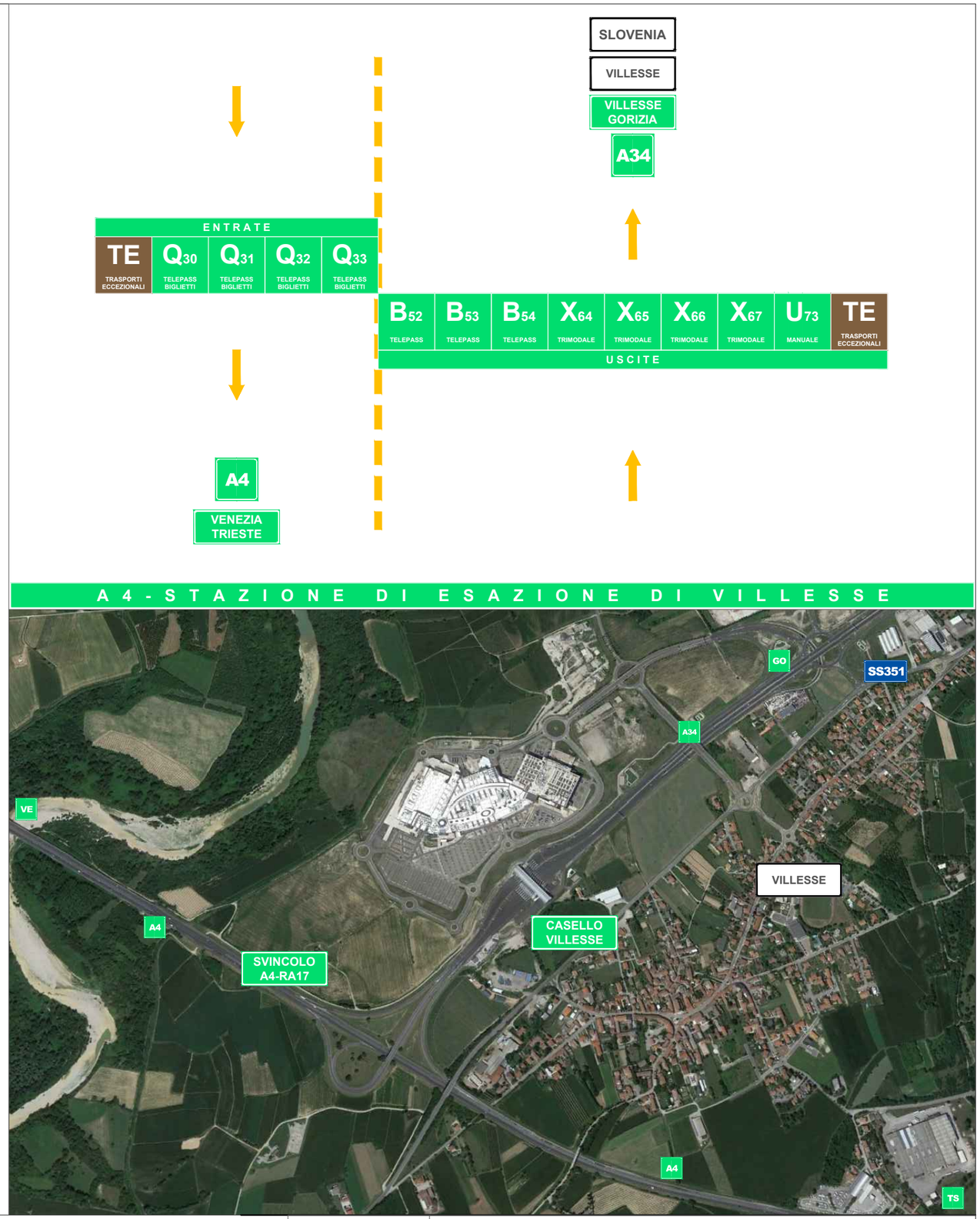
S.p.A. Autovie Venete

LAYOUT PISTE STAZIONI DI ESAZIONE

A4 - STAZIONE DI ESAZIONE DI REDIPUGLIA

Progetto:	Redattore:	Data:	Revisione:	File CAD:	Elaborato:
Pxxx	ea	05.21	0	piste caselli.dwg	02/16





A4 STAZIONE DI ESAZIONE DI VILLESSE

PLANIMETRIA DI INQUADRAMENTO
SINOTTICO PISTE
PLANIMETRIA CASELLO

S.p.A. Autovie Venete

LAYOUT PISTE STAZIONI DI ESAZIONE

A4 - STAZIONE DI ESAZIONE DI VILLESSE

Progetto:	Redattore:	Data:	Revisione:	File CAD:	Elaborato:
Pxxx	ea	05.21	0	piste caselli.dwg	03/16



PALMANOVA

CENTRO SERVIZI

SEDE CASERMA MONTESANTO

SS352 SP126

ENTRATE

E_{31}	Q_{43}	Q_{44}
BIGLIETTI	TELEPASS BIGLIETTI	TELEPASS BIGLIETTI

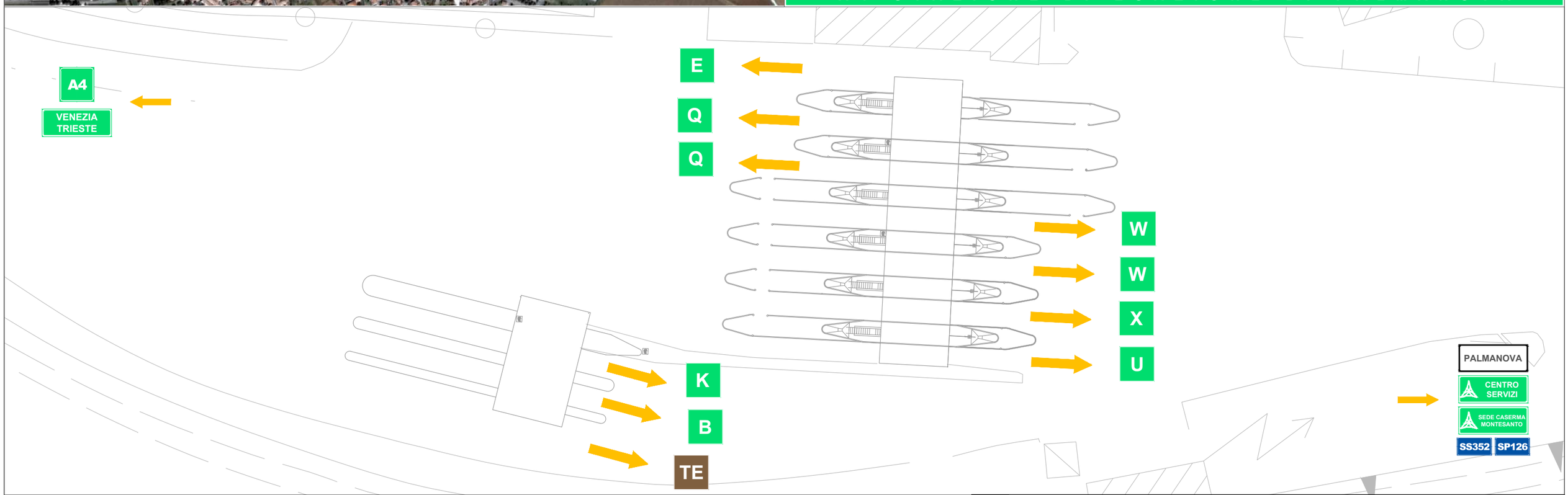
W_{63}	W_{64}	X_{65}	U_{72}	K_{57}	B_{51}	TE
CASSA	CASSA	TRIMODALE	MANUALE	TELEPASS SCHEDE	TELEPASS	TRASPORTI ECCEZIONALI

USCITE

A4

VENEZIA TRIESTE

A4 - STAZIONE DI ESAZIONE DI PALMANOVA



A4

STAZIONE DI ESAZIONE DI PALMANOVA

PLANIMETRIA DI INQUADRAMENTO
SINOTTICO PISTE
PLANIMETRIA CASELLO

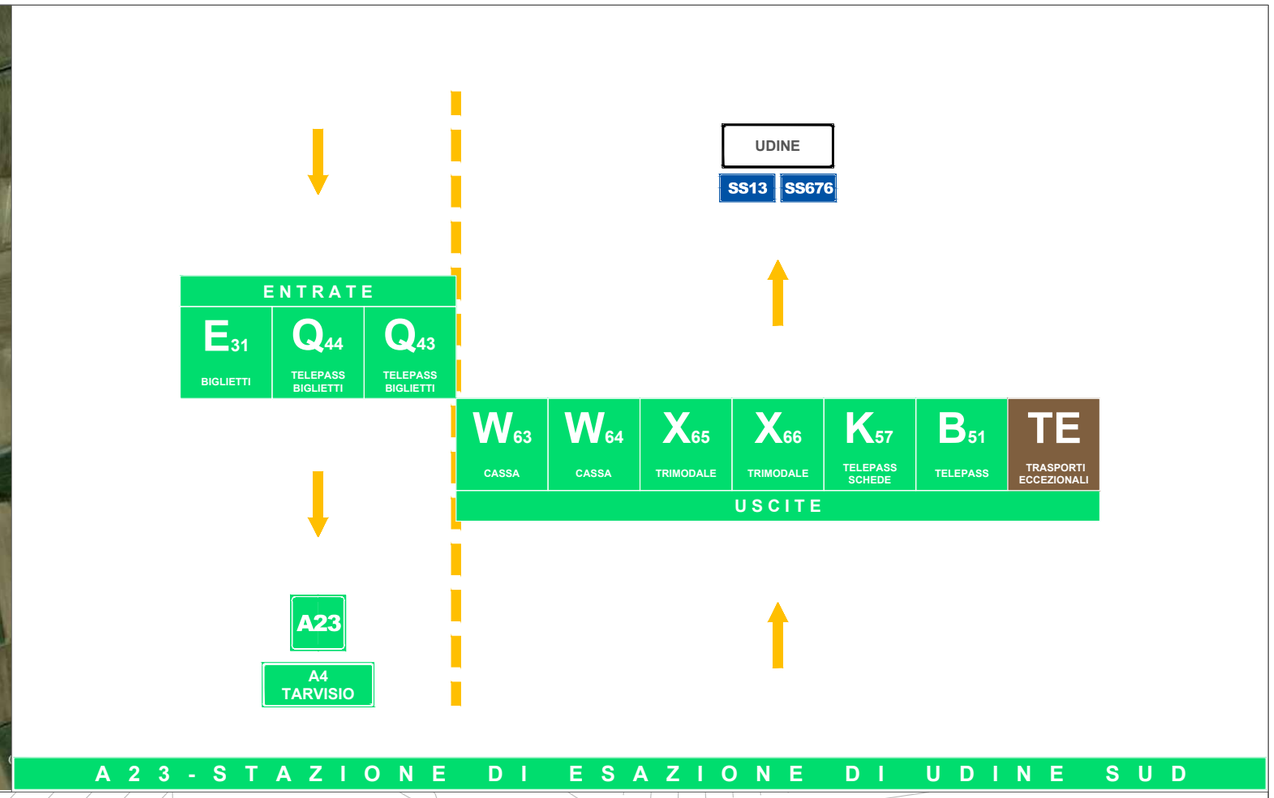
S.p.A. Autovie Venete

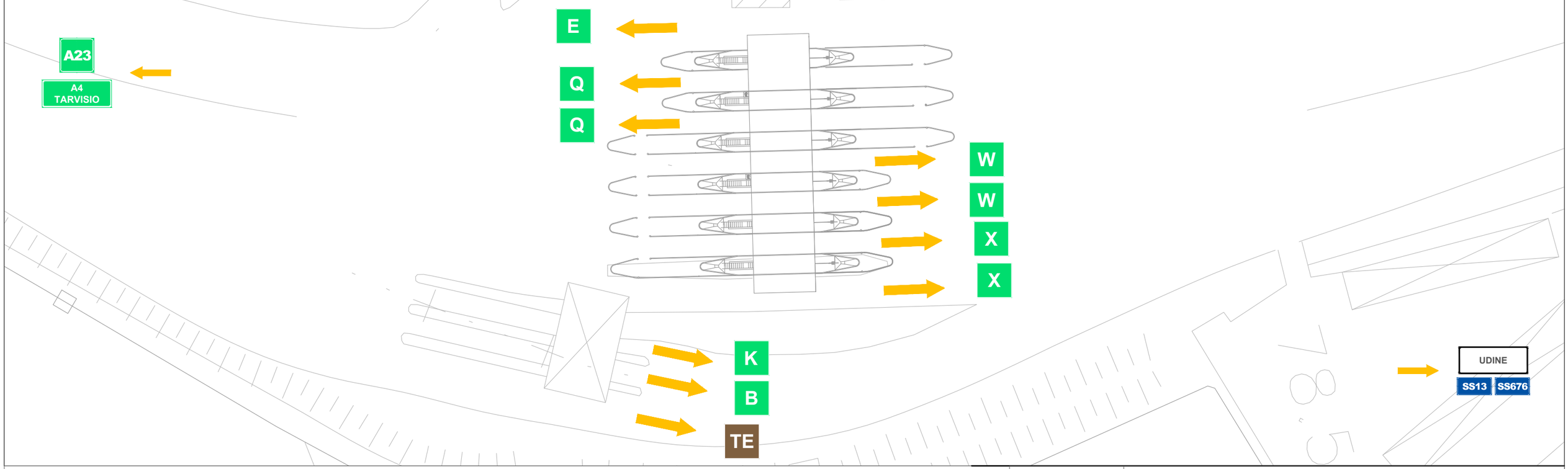
LAYOUT PISTE STAZIONI DI ESAZIONE

A4 - STAZIONE DI ESAZIONE DI PALMANOVA

Progetto:	Redattore:	Data:	Revisione:	File CAD:	Elaborato:
Pxxx	ea	05.21	0	piste caselli.dwg	04/16







A23 STAZIONE DI ESAZIONE DI UDINE SUD

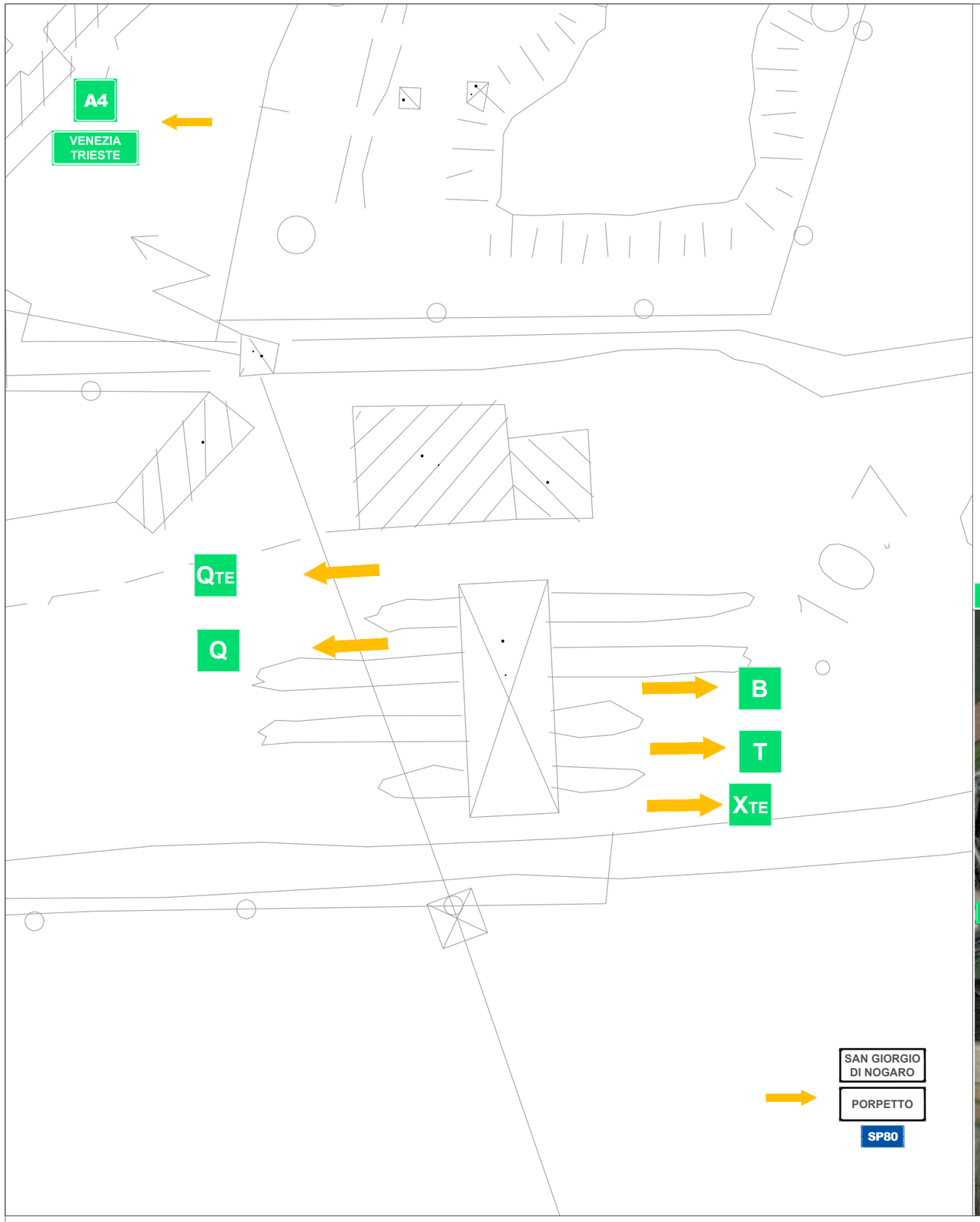
PLANIMETRIA DI INQUADRAMENTO
SINOTTICO PISTE
PLANIMETRIA CASELLO

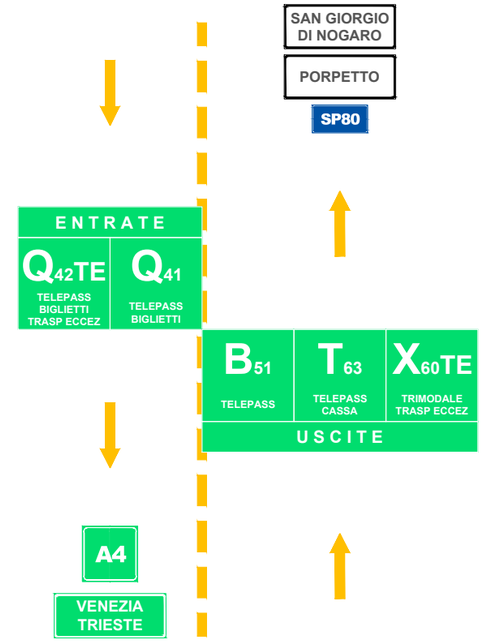
S.p.A. Autovie Venete

LAYOUT PISTE STAZIONI DI ESAZIONE

A23 - STAZIONE DI ESAZIONE DI UDINE SUD

Progetto:	Redattore:	Data:	Revisione:	File CAD:	Elaborato:
Pxxx	ea	05.21	0	piste caselli.dwg	05/16





A 4 - S T A Z I O N E D I E S A Z I O N E D I S A N G I O R G I O D I N O G A R O



A4 STAZIONE DI ESAZIONE DI SAN GIORGIO DI NOGARO

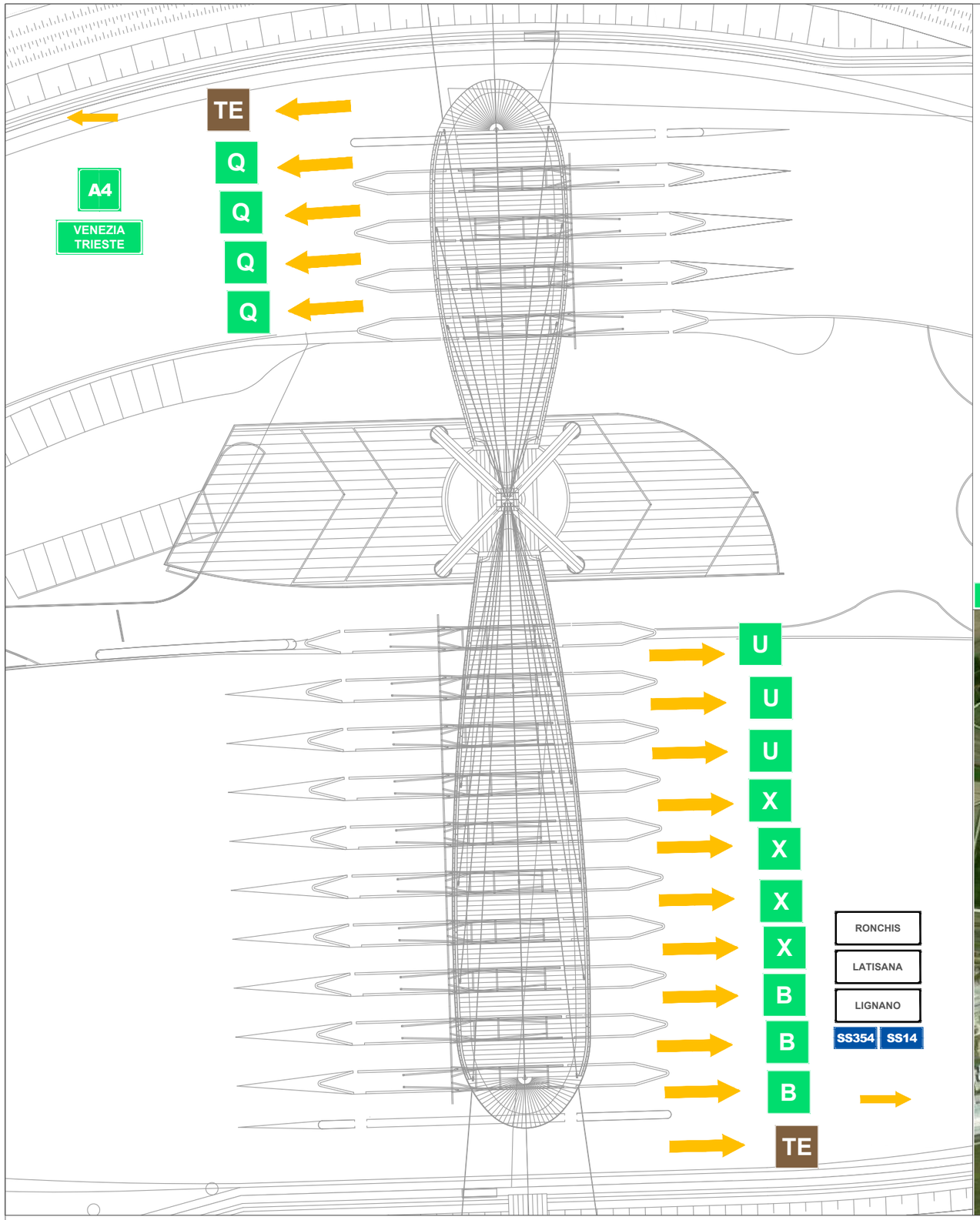
PLANIMETRIA DI INQUADRAMENTO
SINOTTICO PISTE
PLANIMETRIA CASELLO

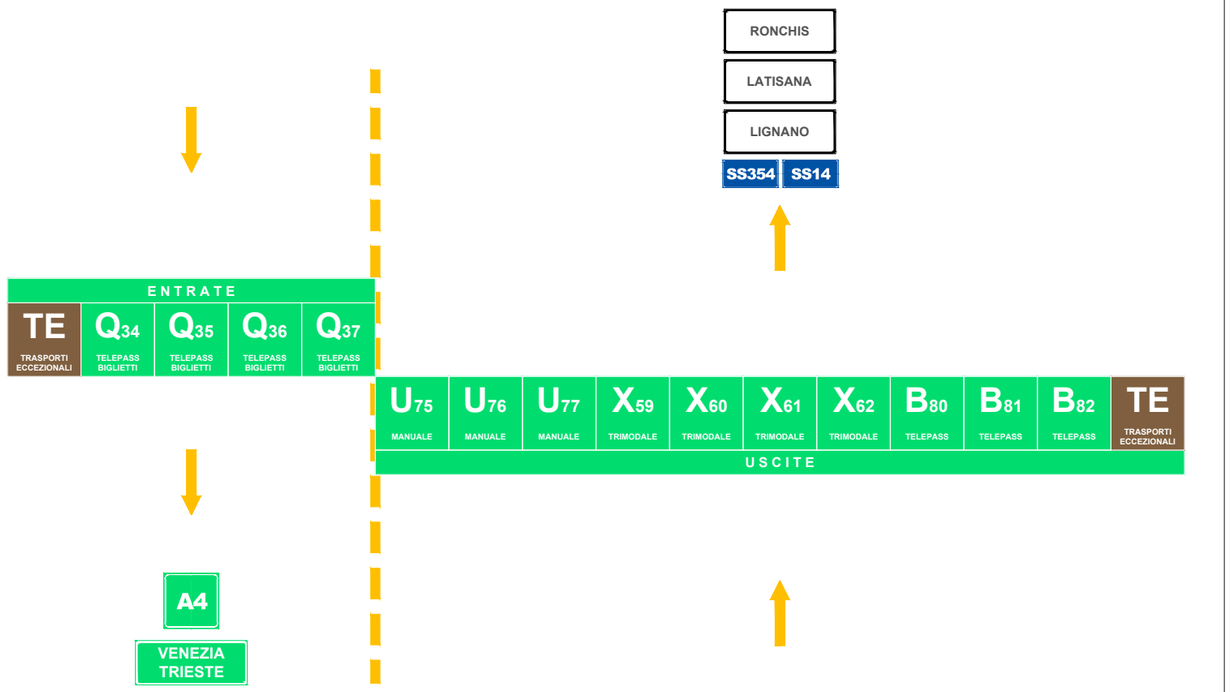
S.p.A. Autovie Venete

LAYOUT PISTE STAZIONI DI ESAZIONE

A4 - STAZIONE DI ESAZIONE DI SAN GIORGIO DI NOGARO

Progetto:	Redattore:	Data:	Revisione:	File CAD:	Elaborato:
Pxxx	ea	05.21	0	piste caselli.dwg	06/16





A 4 - S T A Z I O N E D I E S A Z I O N E D I L A T I S A N A



A4 STAZIONE DI ESAZIONE DI LATISANA

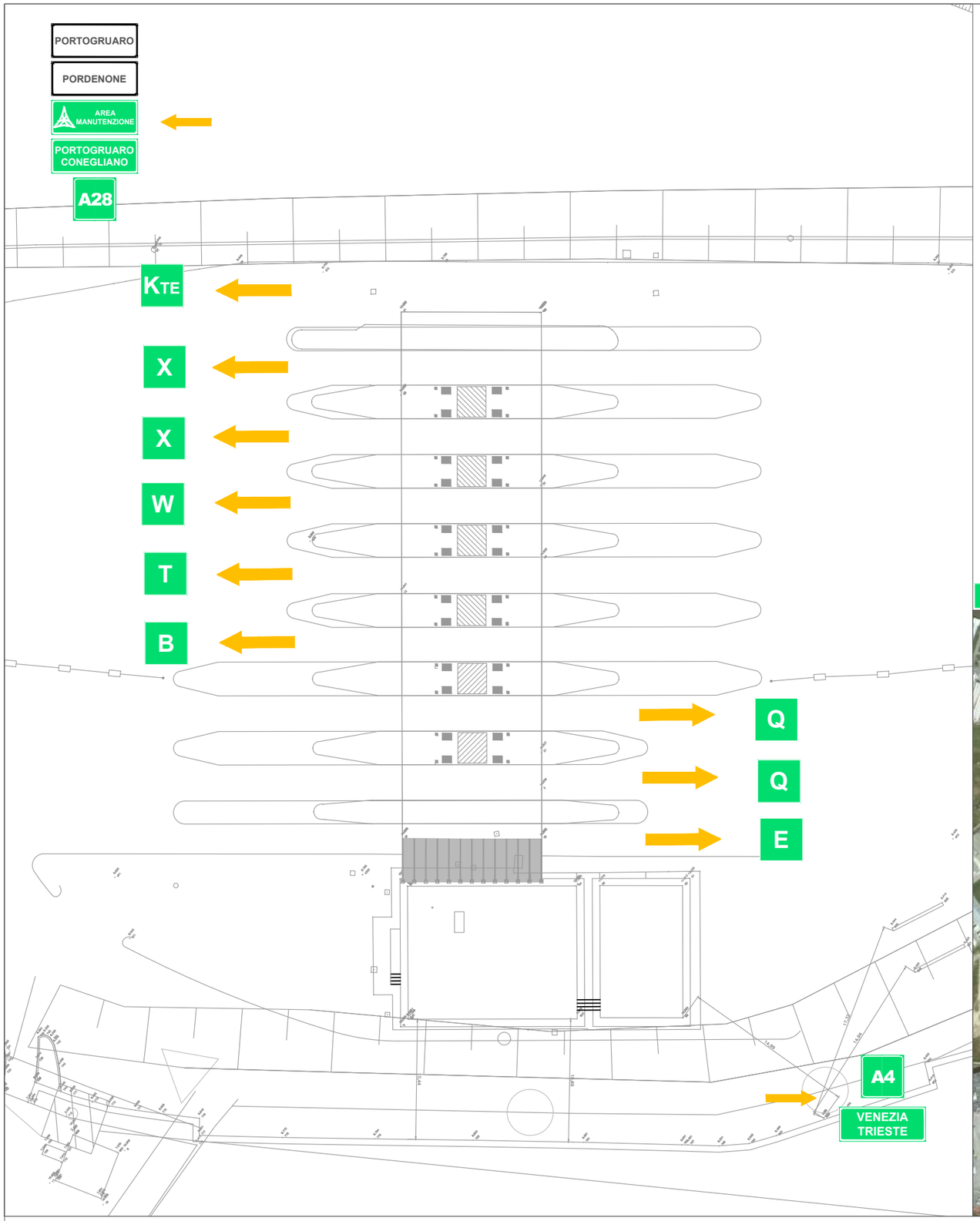
PLANIMETRIA DI INQUADRAMENTO
SINOTTICO PISTE
PLANIMETRIA CASELLO

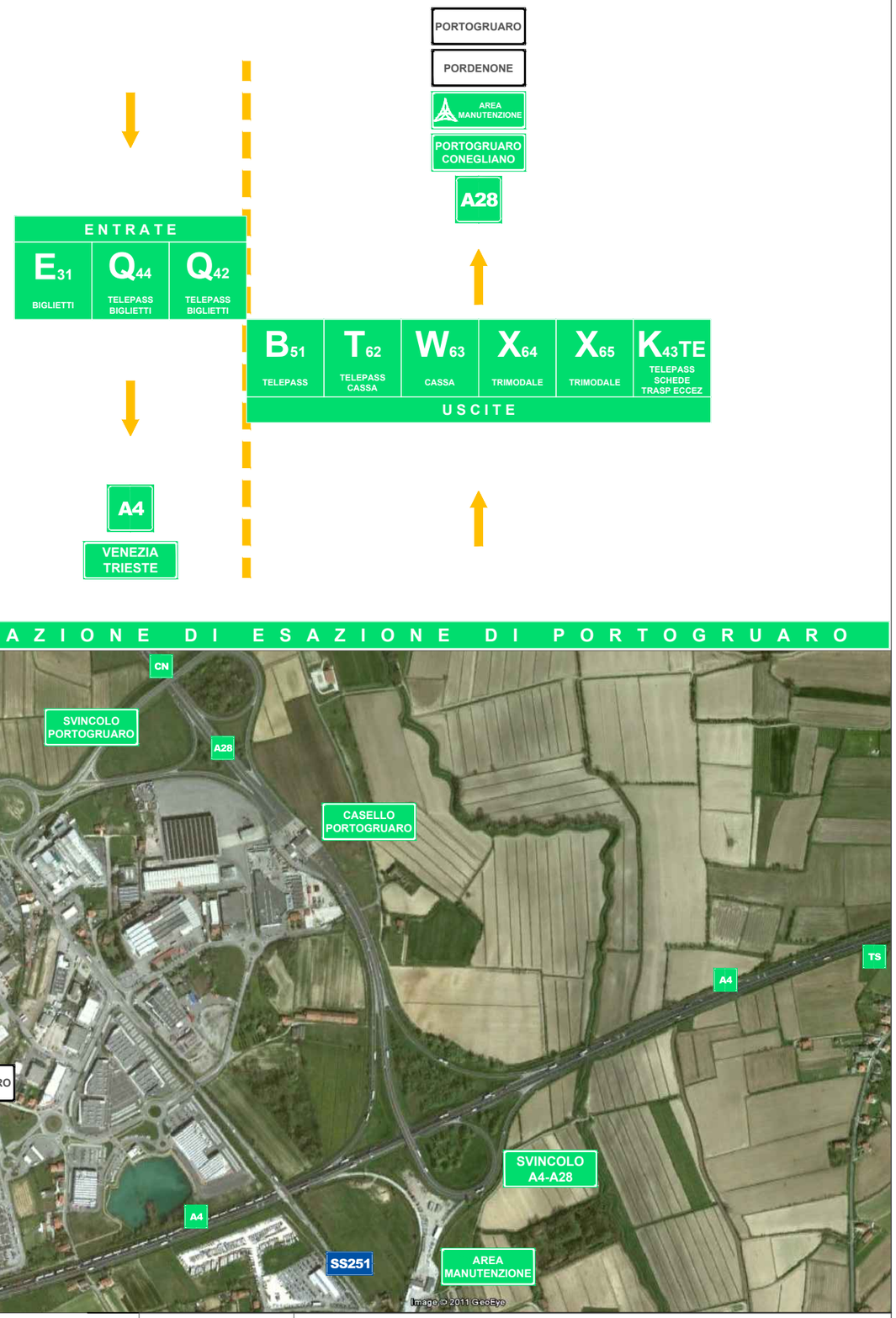
S.p.A. Autovie Venete

LAYOUT PISTE STAZIONI DI ESAZIONE

A4 - STAZIONE DI ESAZIONE DI LATISANA

Progetto:	Redattore:	Data:	Revisione:	File CAD:	Elaborato:
Pxxx	ea	05.21	0	piste caselli.dwg	07/16





A 4 - S T A Z I O N E D I E S A Z I O N E D I P O R T O G R U A R O

A4 STAZIONE DI ESAZIONE DI PORTOGRUARO

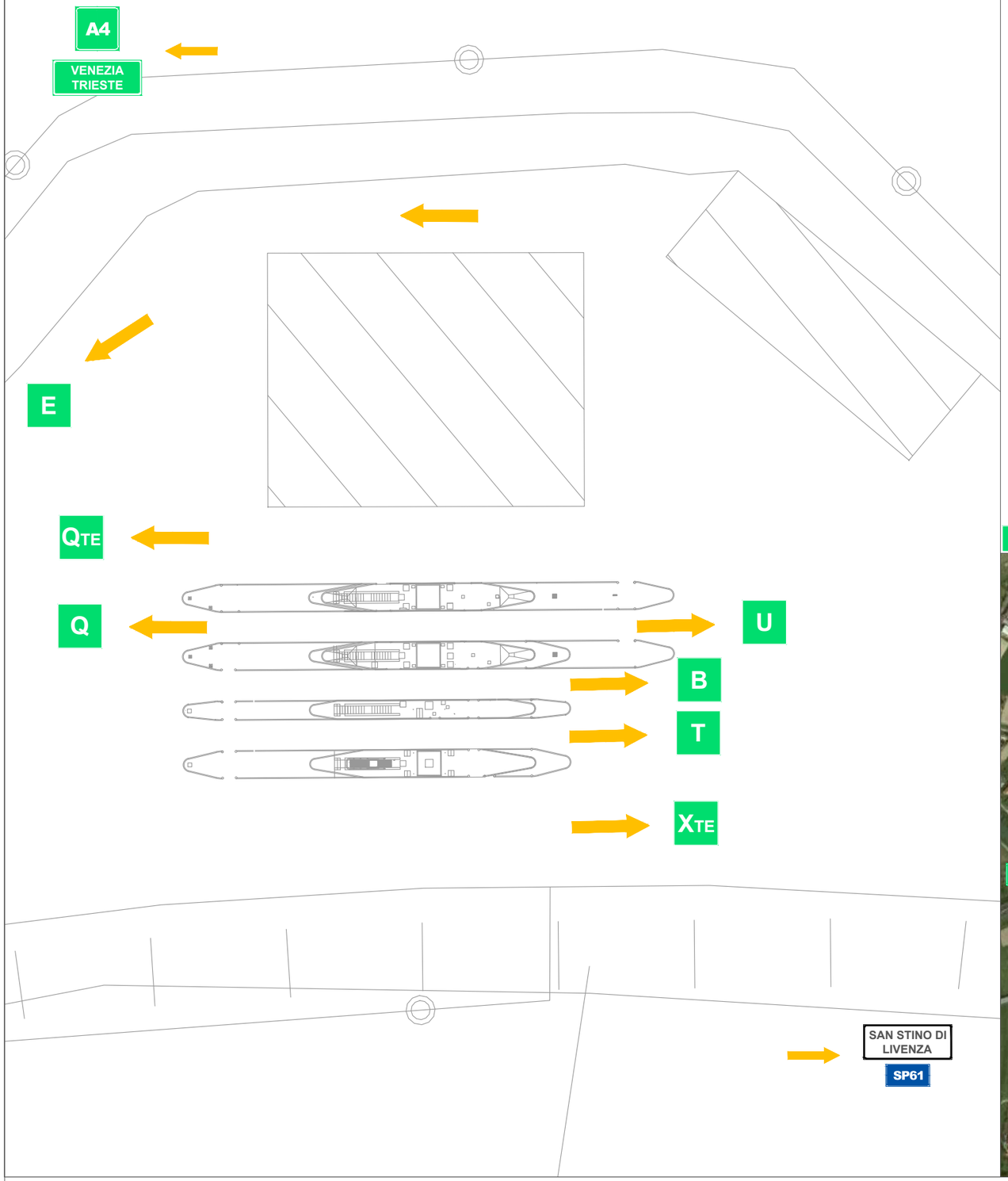
PLANIMETRIA DI INQUADRAMENTO
SINOTTICO PISTE
PLANIMETRIA CASELLO

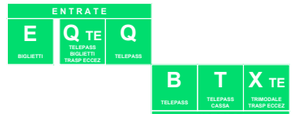
S.p.A. Autovie Venete

LAYOUT PISTE STAZIONI DI ESAZIONE

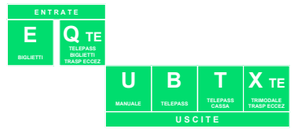
A4 - STAZIONE DI ESAZIONE DI PORTOGRUARO

Progetto:	Redattore:	Data:	Revisione:	File CAD:	Elaborato:
Pxxx	ea	05.21	0	piste caselli.dwg	08/16

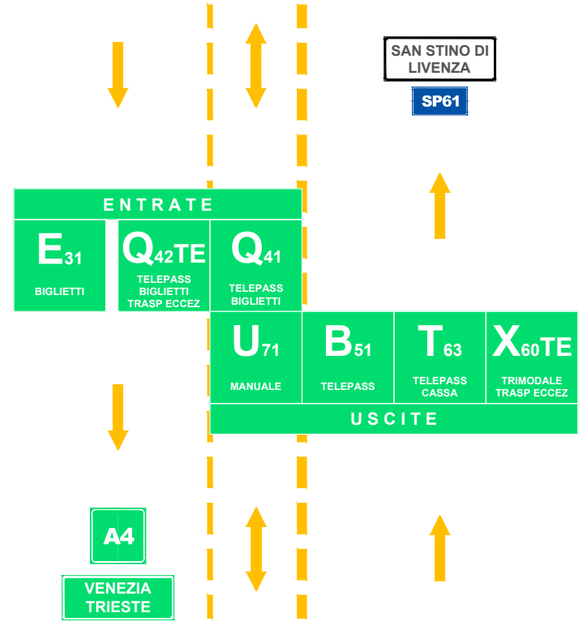




CONFIGURAZIONE A 3 ENTRATE E 3 USCITE



CONFIGURAZIONE A 2 ENTRATE E 4 USCITE



A4 - STAZIONE DI ESAZIONE DI SAN STINO DI LIVENZA



A4 STAZIONE DI ESAZIONE DI SAN STINO DI LIVENZA

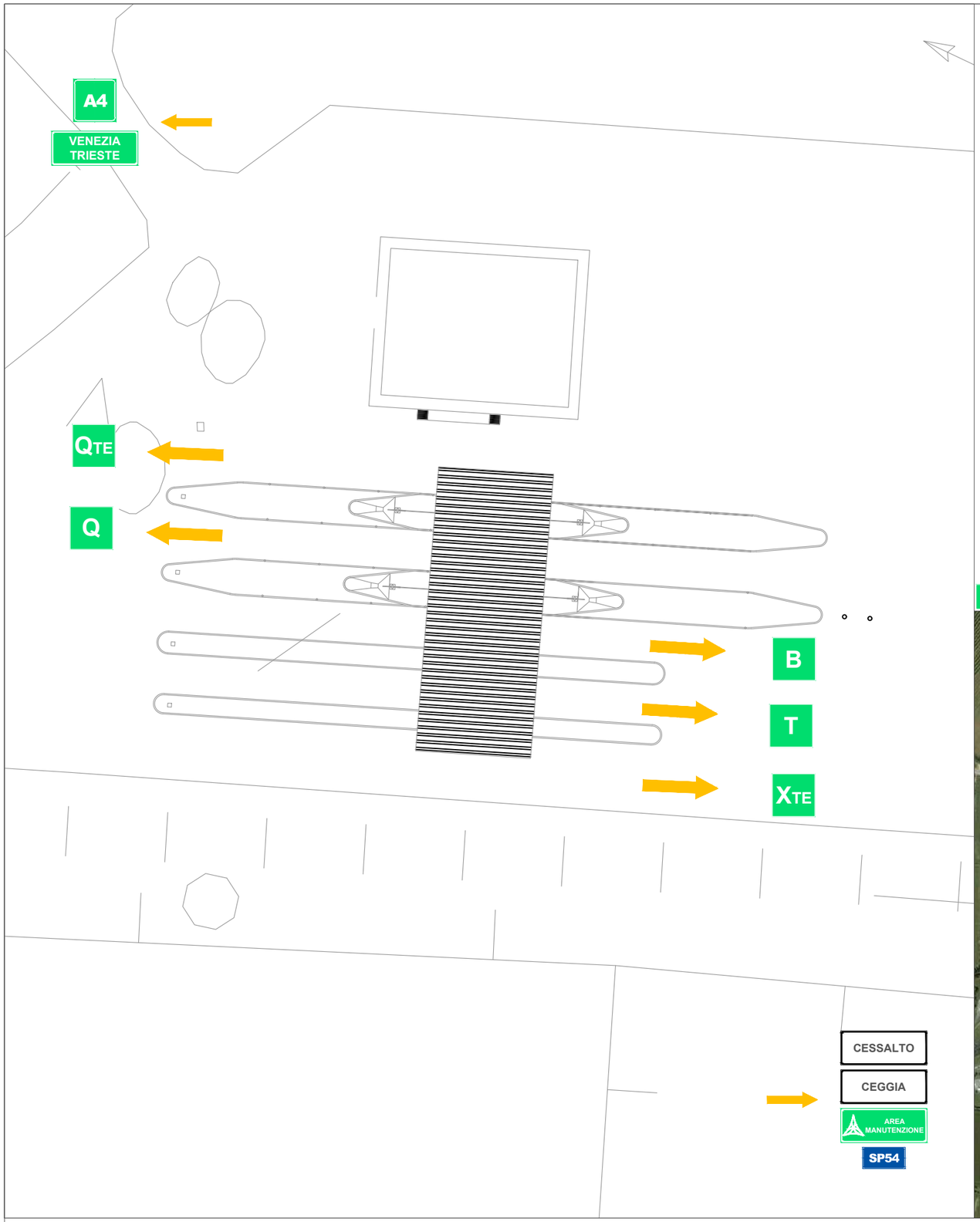
PLANIMETRIA DI INQUADRAMENTO
SINOTTICO PISTE
PLANIMETRIA CASELLO

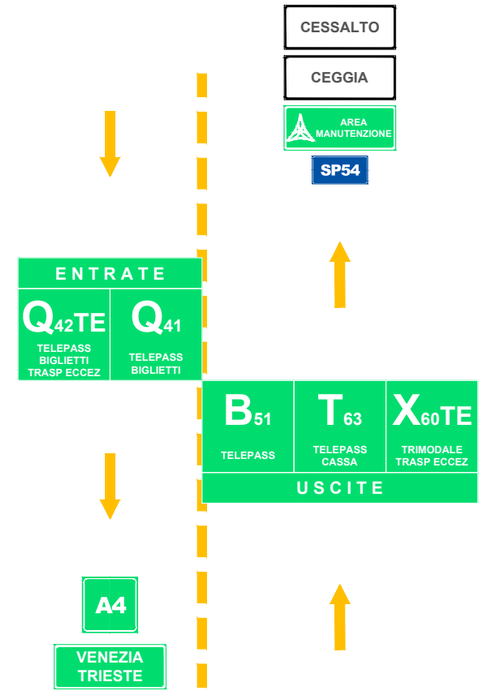
S.p.A. Autovie Venete

LAYOUT PISTE STAZIONI DI ESAZIONE

A4 - STAZIONE DI ESAZIONE DI SAN STINO DI LIVENZA

Progetto:	Redattore:	Data:	Revisione:	File CAD:	Elaborato:
Pxxx	ea	05.21	0	piste caselli.dwg	09/16





A 4 - S T A Z I O N E D I E S A Z I O N E D I C E S S A L T O



A4 STAZIONE DI ESAZIONE DI CESSALTO

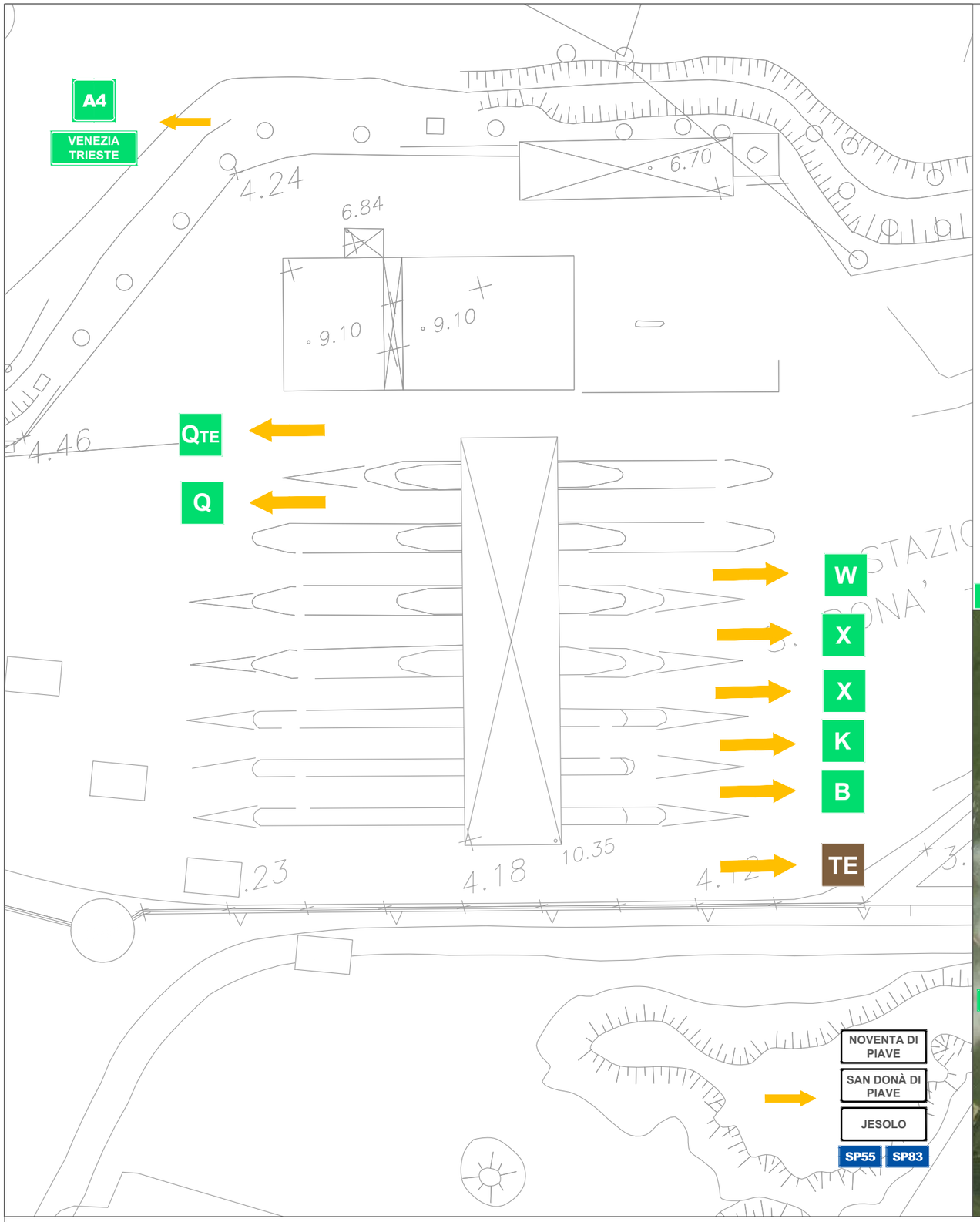
PLANIMETRIA DI INQUADRAMENTO
SINOTTICO PISTE
PLANIMETRIA CASELLO

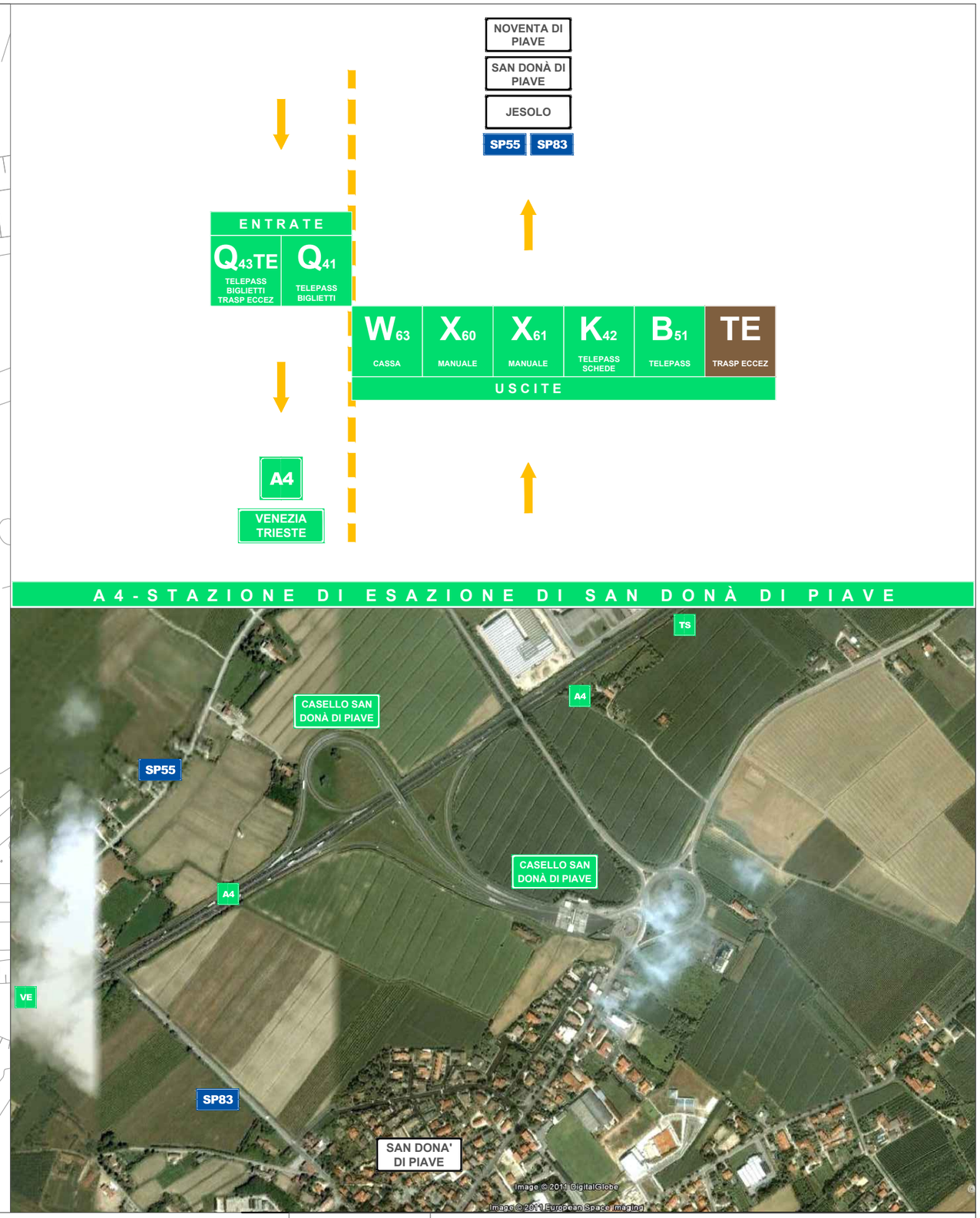
S.p.A. Autovie Venete

LAYOUT PISTE STAZIONI DI ESAZIONE

A4 - STAZIONE DI ESAZIONE DI CESSALTO

Progetto:	Redattore:	Data:	Revisione:	File CAD:	Elaborato:
Pxxx	ea	05.21	0	piste caselli.dwg	10/16





A4 STAZIONE DI ESAZIONE DI SAN DONA' DI PIAVE

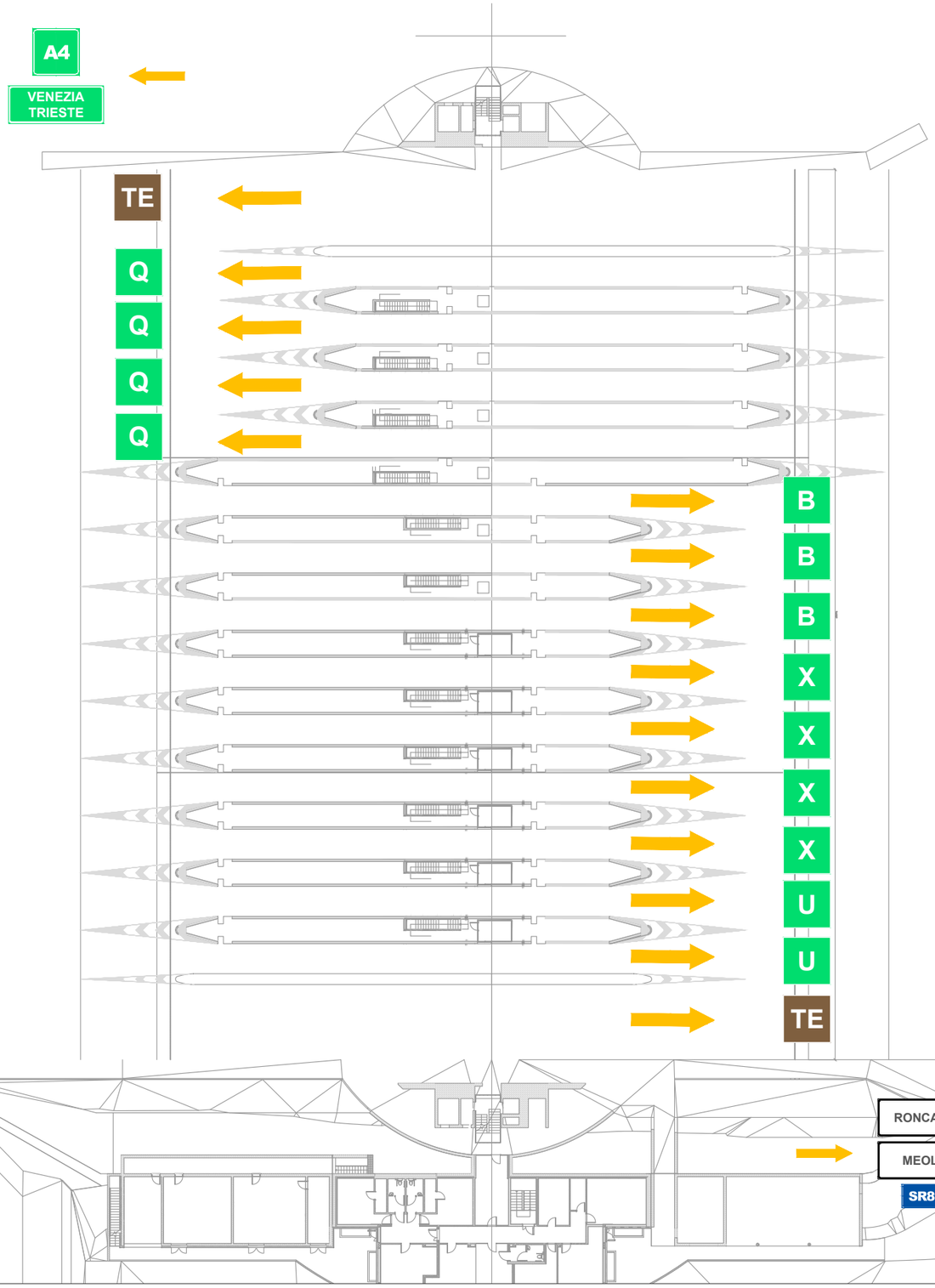
PLANIMETRIA DI INQUADRAMENTO
SINOTTICO PISTE
PLANIMETRIA CASELLO

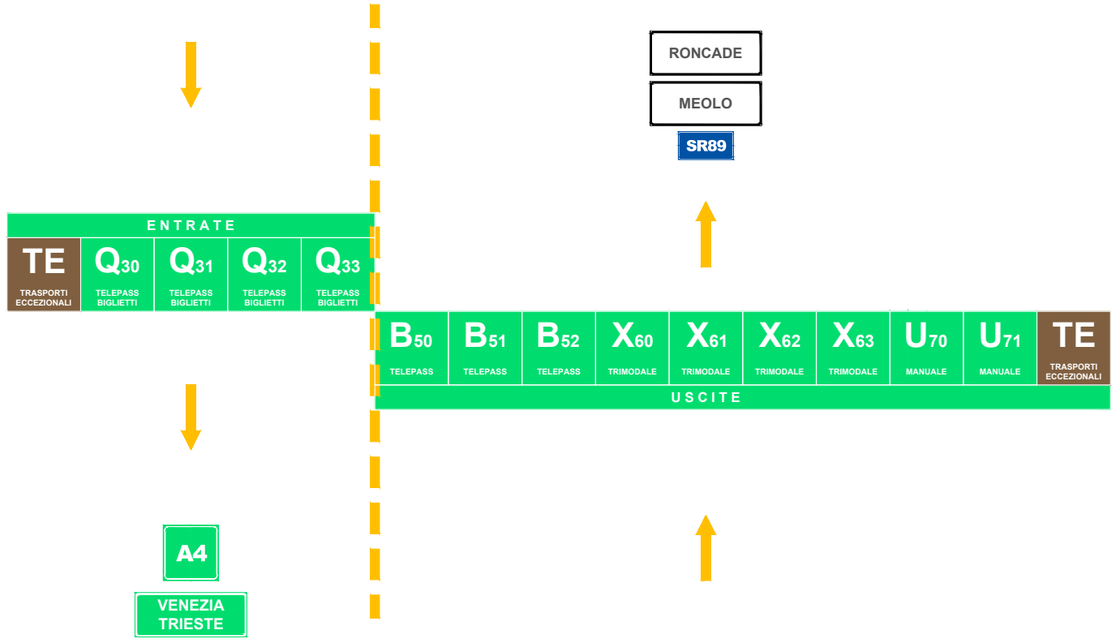
S.p.A. Autovie Venete

LAYOUT PISTE STAZIONI DI ESAZIONE

A4 - STAZIONE DI ESAZIONE DI SAN DONA' DI PIAVE

Progetto:	Redattore:	Data:	Revisione:	File CAD:	Elaborato:
Pxxx	ea	05.21	0	piste caselli.dwg	11/16





A 4 - S T A Z I O N E D I E S A Z I O N E D I M E O L O



A4 STAZIONE DI ESAZIONE DI MEOLO

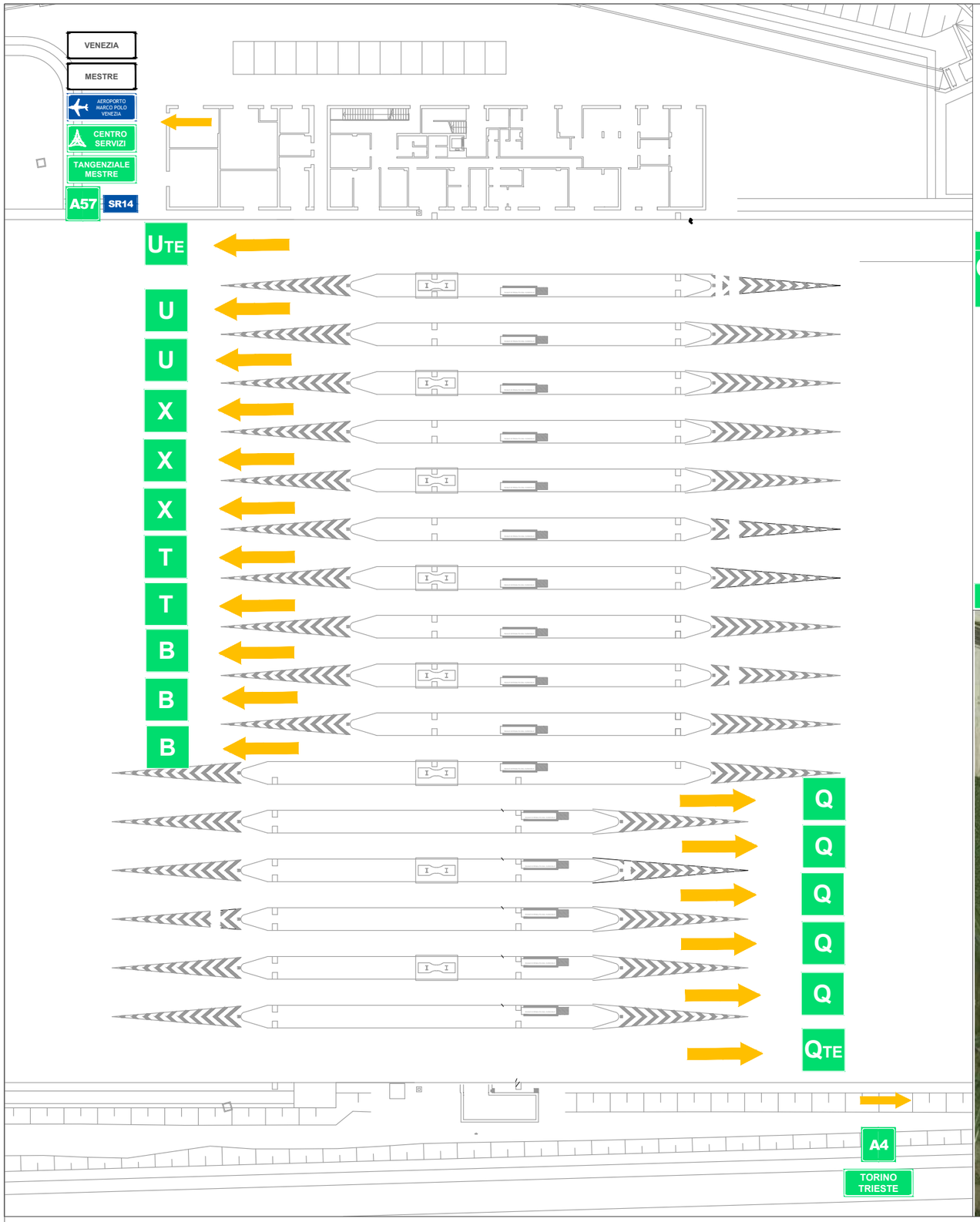
PLANIMETRIA DI INQUADRAMENTO
SINOTTICO PISTE
PLANIMETRIA CASELLO

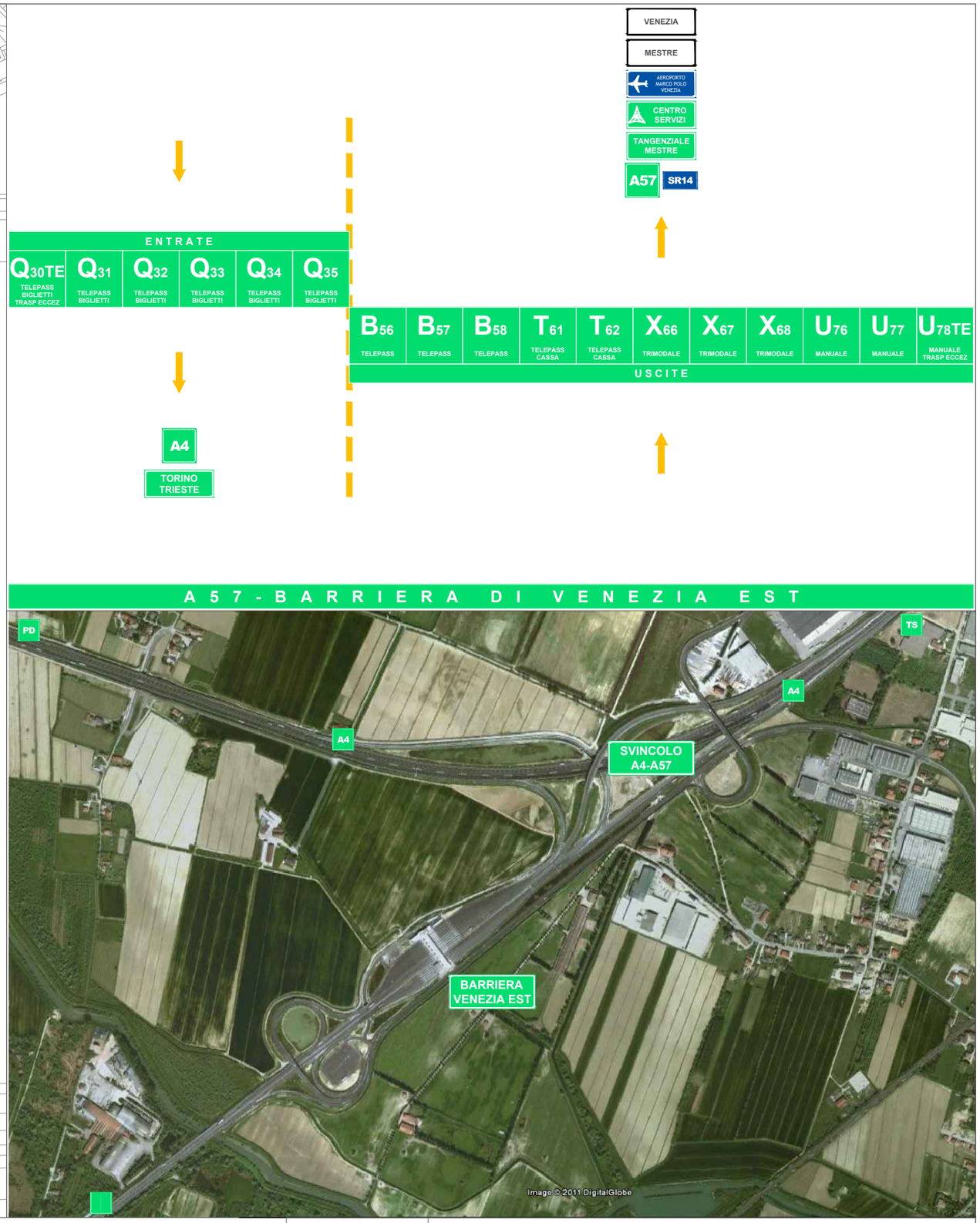
S.p.A. Autovie Venete

LAYOUT PISTE STAZIONI DI ESAZIONE

A4 - STAZIONE DI ESAZIONE DI MEOLO

Progetto:	Redattore:	Data:	Revisione:	File CAD:	Elaborato:
Pxxx	ea	05.21	0	piste caselli.dwg	12/16





A 5 7 - B A R R I E R A D I V E N E Z I A E S T

A4 BARRIERA DI ESAZIONE DI VENEZIA EST

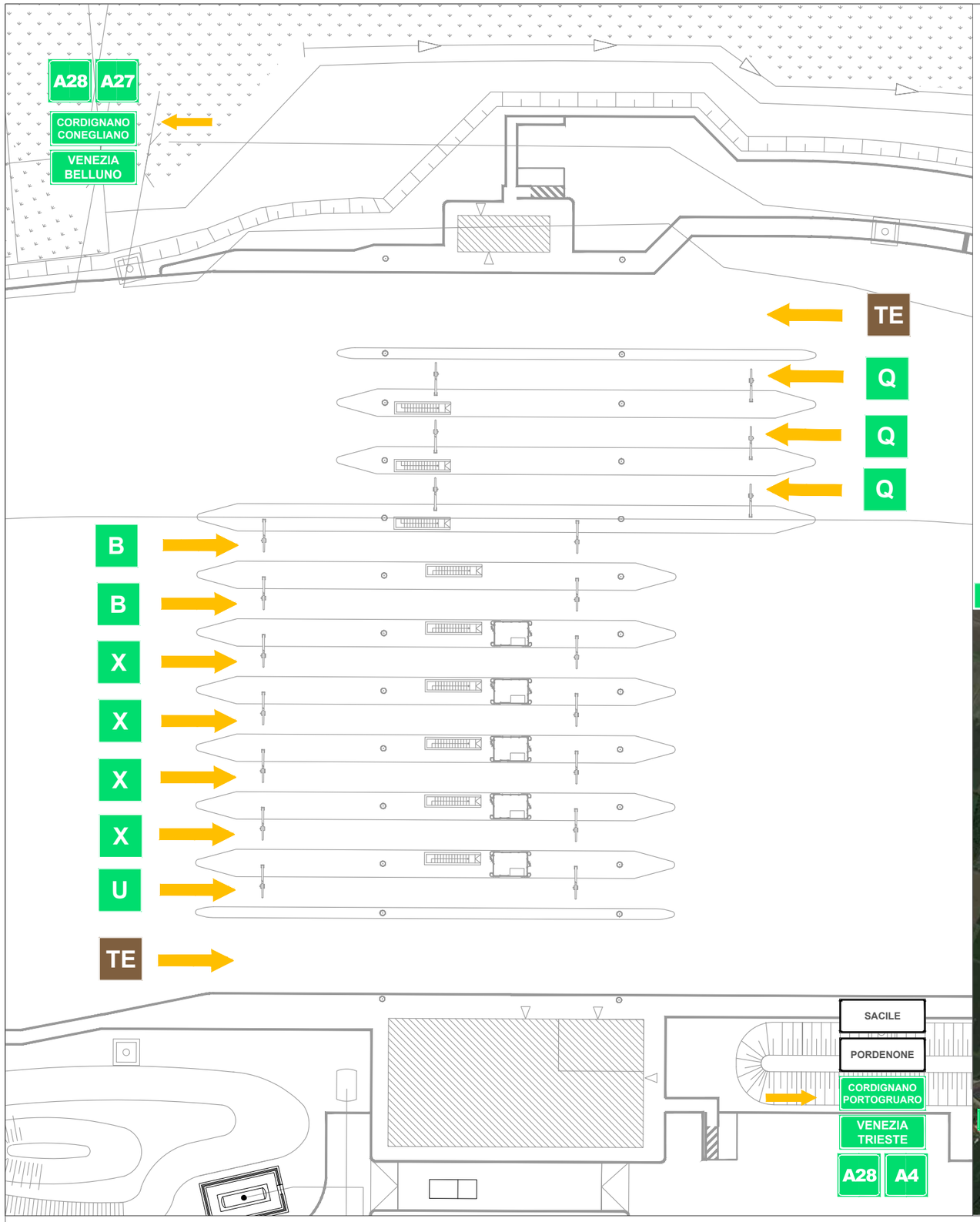
PLANIMETRIA DI INQUADRAMENTO
SINOTTICO PISTE
PLANIMETRIA BARRIERA

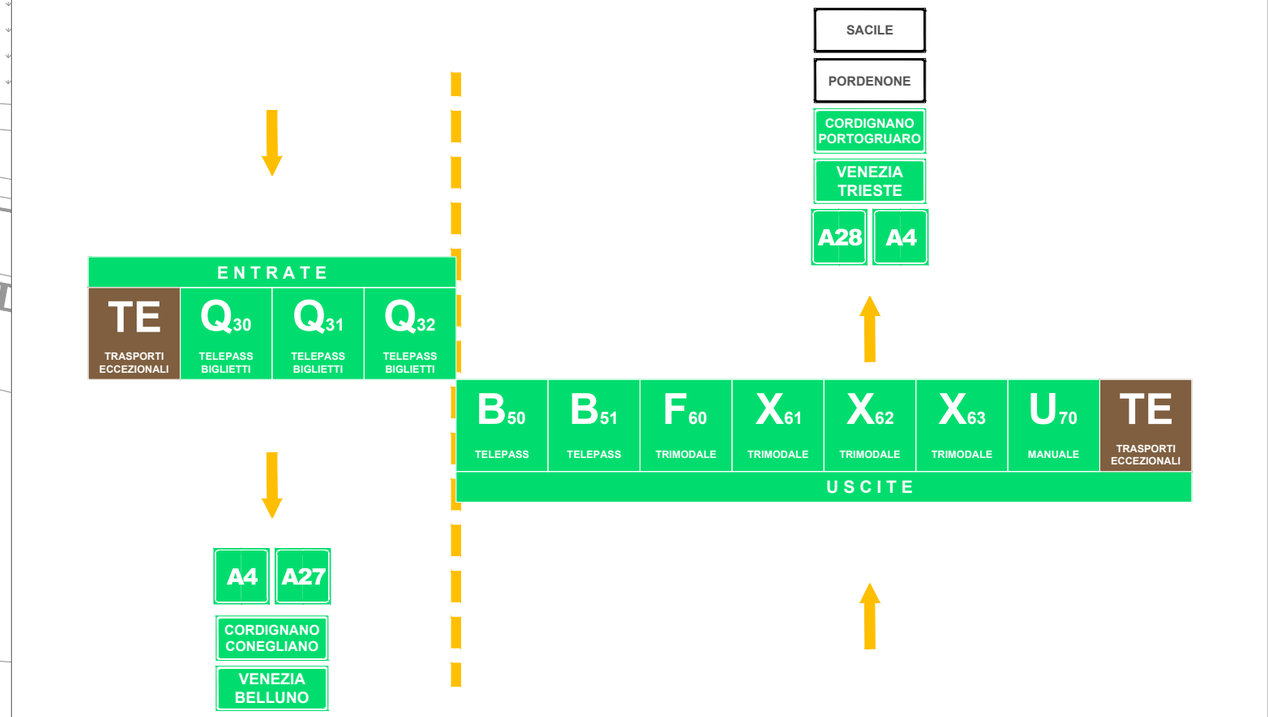
S.p.A. Autovie Venete

LAYOUT PISTE STAZIONI DI ESAZIONE

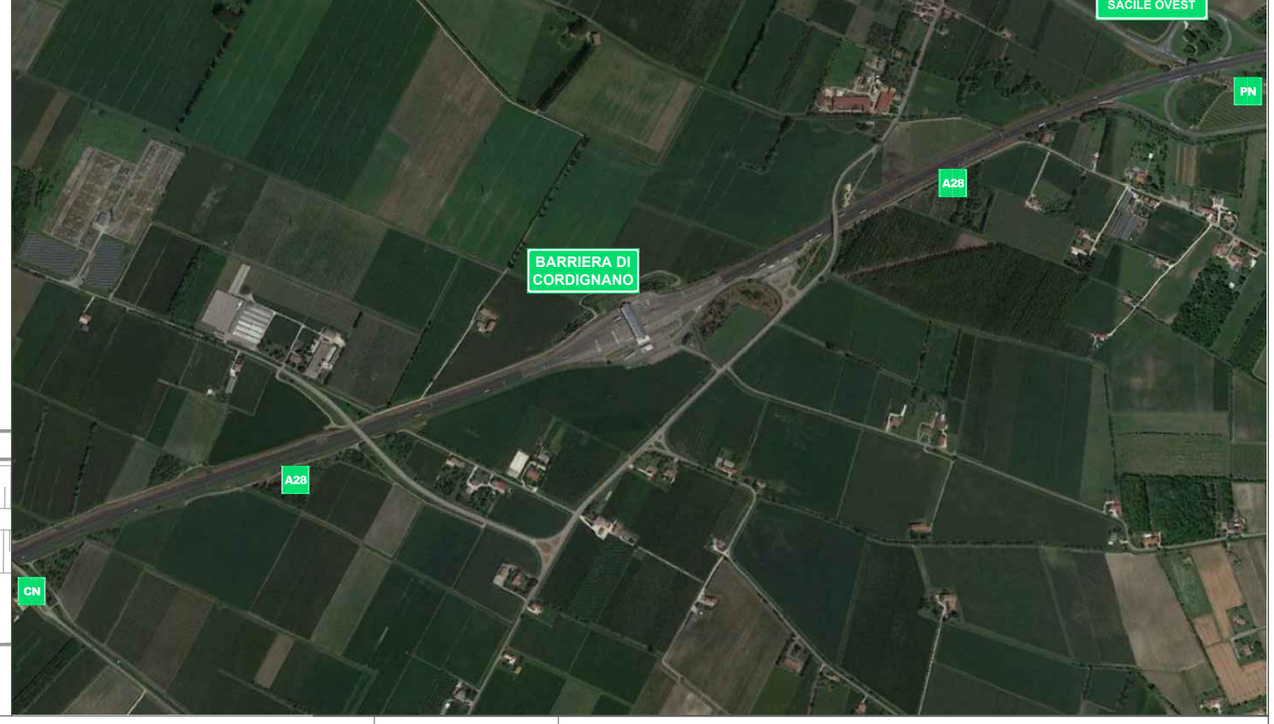
A28 - BARRIERA DI ESAZIONE DI VENEZIA EST

Progetto:	Redattore:	Data:	Revisione:	File CAD:	Elaborato:
Pxxx	ea	05.21	0	piste caselli.dwg	13/16





A 2 8 - B A R R I E R A D I C O R D I G N A N O



A28 BARRIERA DI ESAZIONE DI CORDIGNANO

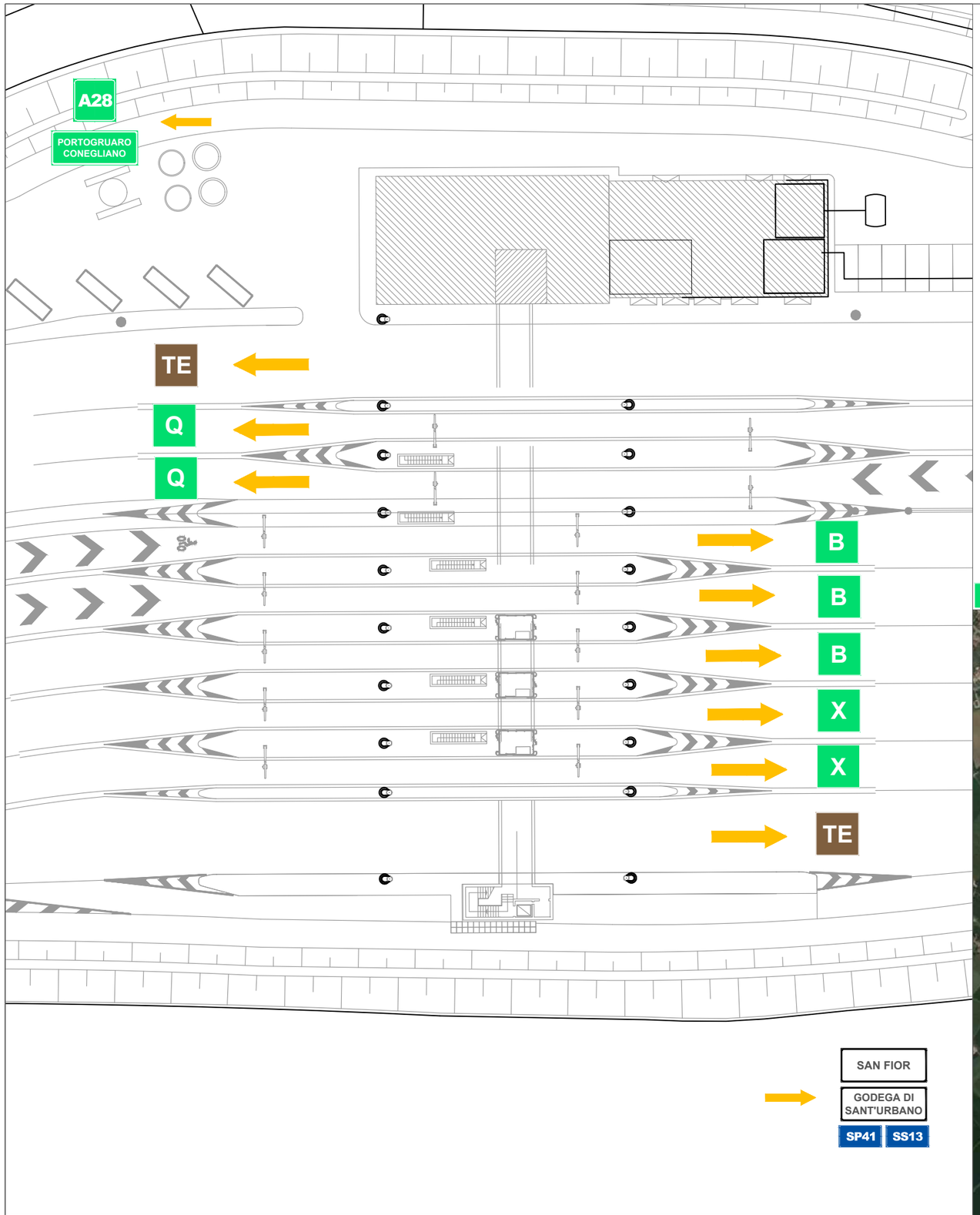
PLANIMETRIA DI INQUADRAMENTO
SINOTTICO PISTE
PLANIMETRIA BARRIERA

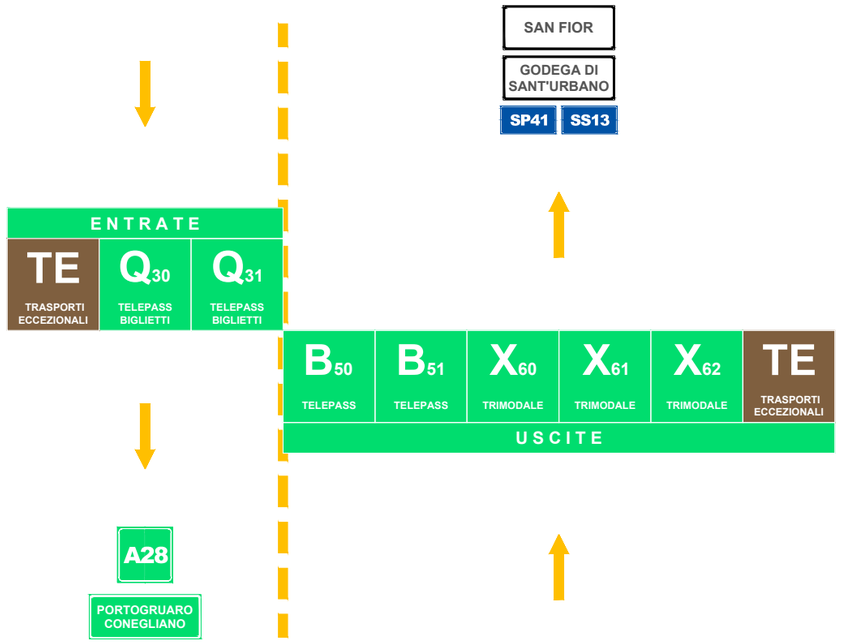
S.p.A. Autovie Venete

LAYOUT PISTE STAZIONI DI ESAZIONE

A28 - BARRIERA DI ESAZIONE DI CORDIGNANO

Progetto:	Redattore:	Data:	Revisione:	File CAD:	Elaborato:
Pxxx	ea	05.21	0	piste caselli.dwg	14/16





A28 - STAZIONE DI ESAZIONE DI GODEGA DI SANT'URBANO



A28 STAZIONE DI ESAZIONE DI GODEGA DI SANT'URBANO

PLANIMETRIA DI INQUADRAMENTO
SINOTTICO PISTE
PLANIMETRIA CASELLO

S.p.A. Autovie Venete

LAYOUT PISTE STAZIONI DI ESAZIONE

A28 - STAZIONE DI ESAZIONE DI GODEGA DI SANT'URBANO

Progetto:	Redattore:	Data:	Revisione:	File CAD:	Elaborato:
Pxxx	ea	05.21	0	piste caselli.dwg	15/16

REGIONE AUTONOMA FRIULI VENEZIA GIULIA

Il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili

REGIONE DEL VENETO

ACCORDO DI COOPERAZIONE TRA AMMINISTRAZIONI AGGIUDICATRICI AI SENSI DELL'ART. 17 DELLA DIRETTIVA 2014/23/UE E DELL'ART. 13-BIS DEL DECRETO LEGGE 16 OTTOBRE 2017 N. 148 E SS.MM.II., RELATIVO ALLE TRATTA AUTOSTRADALI:

- A4 VENEZIA-TRIESTE;

- A23 PALMANOVA-UDINE;

- A28 PORTOGRUARO-CONEGLIANO;

- A57 TANGENZIALE DI MESTRE PER LA QUOTA PARTE;

- A34 RACCORDO VILLESSE-GORIZIA.

ALLEGATO C

CLASSIFICAZIONE DEGLI INTERVENTI DI ORDINARIA MANUTENZIONE

A - PAVIMENTAZIONI

Comprendono tutte le operazioni e gli interventi che non modificano sensibilmente le caratteristiche strutturali e di portanza delle pavimentazioni e che sono inerenti al ripristino o al rifacimento dei diversi strati delle stesse.

1) Acquisto materiali di manutenzione pavimentazioni
2) Pavimentazioni con tappeto standard
3) Pavimentazioni con tappeto di usura drenante e fonoassorbente
4) Etc.

B - OPERE D'ARTE

Comprendono tutte le operazioni e gli interventi tesi alla salvaguardia e alla conservazione delle strutture e tali da non modificare il sistema statico e le caratteristiche dimensionali e di portanza.

1) Acquisto materiali di manutenzione per opere d'arte
2) Riparazione o sostituzione giunti o apparecchi d'appoggio
3) Impermeabilizzazione manufatti
4) Ripristini e protezioni anticorrosive dei calcestruzzi e armature; sigillature fessure e crenature; riparazioni e rifacimento solette e impalcati; verniciature, tinteggiature e rifacimento intonaci
5) Riparazioni e rifacimento opere scolo acque
6) Riparazione pile e sostegni
7) Etc.

C - GALLERIE

Comprendono tutte le operazioni e gli interventi tesi alla salvaguardia e alla conservazione ed al ripristino delle gallerie.

1) Ripristini per danni arrecati dall'usura, da frane, da infiltrazioni d'acqua, etc

2) Ripristino per degradazioni chimico – fisiche
3) Drenaggi degli stillicidi
4) Riparazioni e rifacimento marciapiedi e pavimentazioni
5) Riparazioni delle opere idrauliche
6) Riparazione o rifacimento rivestimenti
7) Ritinteggiature e rifacimento intonaci
8) Spurgo dreni centrali e pozzetti
9) Etc.

D - ALTRI ELEMENTI DEL CORPO AUTOSTRADALE

Comprendono tutte le operazioni e gli interventi tesi alla salvaguardia e alla conservazione ed al ripristino degli elementi costituenti il corpo autostradale.

1) Acquisto materiali di manutenzione per elementi del corpo autostradale
2) Intervento di sgombero degli smottamenti
3) Interventi sui rilevati e scarpate di limitata entità
4) Manutenzione e ripristino difesa spondali; sistemazione e ripristino pendii
5) Pulizie alvei; spurgo tombini e fossi; drenaggi
6) Interventi sugli elementi accessori della piattaforma (cunetta, cigli erbosi, arginelli, ecc.)
7) Sostituzione e/o manutenzione degli altri elementi del corpo autostradale
8) Etc.

E - SICUREZZA

Comprendono tutte le operazioni e gli interventi atti a mantenere in efficienza, a ripristinare ed integrare i sistemi di protezione e segnalazione.

1) Acquisto materiali di manutenzione per barriere di sicurezza
2) Riparazione, sostituzione e integrazione delle barriere di sicurezza e delle reti di protezione
3) Acquisto materiali di manutenzione per recinzioni e protezioni

4) Manutenzione, sostituzione ed integrazione reti di recinzione e di protezione
5) Acquisto materiali di manutenzione per segnaletica
6) Adeguamento, sostituzione e riparazione di segnaletica verticale, dei suoi supporti ed attrezzature
7) Rifacimento e/o ripresa della segnaletica orizzontale
8) Acquisto materiale per manutenzione impianti di illuminazione esterna svincoli e piazzali autostradali
9) Manutenzione e riparazione impianti di illuminazione esterna svincoli e piazzali autostradali
10) Etc.

F - IMPIANTI ESAZIONE PEDAGGI

Comprendono tutte le operazioni e gli interventi atti a garantire il perfetto funzionamento e la buona manutenzione dei macchinari e delle apparecchiature di esazione dei pedaggi e relativi apparati accessori per la rilevazione, trasmissione e elaborazione dati.

1) Acquisto materiali per manutenzione apparati di automatizzazione impianti riscossione pedaggi
2) Sostituzione e/o manutenzione apparati di automatizzazione impianti riscossione pedaggi
3) Acquisto materiali per manutenzione impianti meteo
4) Sostituzione e/o manutenzione impianti meteo
5) Acquisto materiali per manutenzione linee di trasporto dati (fibra ottica, ecc.)
6) Sostituzione e/o manutenzione linee di trasporto dati (fibra ottica, ecc.)
7) Acquisto materiali per manutenzione apparati di rilevazione traffico (videosorveglianza, centro radio, ecc.)
8) Sostituzione e/o manutenzione apparati di rilevazione traffico (videosorveglianza, centro radio, ecc.)
9) Acquisto materiali per manutenzione impianti di radiofrequenza
10) Sostituzione e/o manutenzione impianti di radiofrequenza
11) Acquisto materiali per manutenzione impianti di soccorso stradale
12) Sostituzione e/o manutenzione impianti di soccorso autostradale

13) Acquisto materiali per manutenzione pannelli a messaggio variabile
14) Sostituzione e/o manutenzione pannelli a messaggio variabile
15) Acquisto materiali per manutenzione impianti antifurto
16) Sostituzione e/o manutenzione impianti antifurto
17) Acquisto materiali per manutenzione impianti speciali
18) Sostituzione e/o manutenzione gruppi di continuità
19) Sostituzione e/o manutenzione impianti antincendio
20) Sostituzione e/o manutenzione rete sdh, voip, apparati di networking
21) Sostituzione e/o manutenzione apparati e cablaggi di esazione
22) Sostituzione e/o manutenzione linee di trasporto dati (fibra ottica, ecc.)
23) Sostituzione e/o manutenzione apparati di videosorveglianza
24) Etc.

G - VERDE E PULIZIE

Comprendono tutte le operazioni e gli interventi atti a mantenere e ad integrare le opere in verde; ad assicurare le capacità di deflusso delle opere idrauliche; a tenere sgombri da rifiuti i tracciati e le relative pertinenze.

1) Acquisto materiali di manutenzione per opere a verde
2) Sfalcio erbe, potatura alberi ed arbusti, disboscamento da rovi
3) Messa a dimora piante ed arbusti
4) Sostituzione e/o manutenzione impianti di irrigazione
5) Acquisto materiali per pulizia pertinenze
6) Pulizia pertinenze autostradali
7) Derattizzazione cabine elettriche e cunicoli
8) Etc.

H - OPERAZIONI INVERNALI

Comprendono tutte le operazioni e gli interventi atti a mantenere in efficienza le opere:

1) Acquisto e impiego Sali fondenti ed abrasivi
2) Noleggio mezzi sgombraneve e spandisale
3) Manutenzione e riparazione mezzi sgombraneve e spandisale di proprietà
4) Manutenzioni e riparazioni impianti di miscelazione e di stoccaggio
5) Manutenzione e sostituzione lame e spandisale
6) Etc.

I - EDIFICI, CASELLI E PERTINENZE

Comprendono tutte le operazioni e gli interventi atti a mantenere in efficienza e a ripristinare le strutture edilizie nell'ambito delle pertinenze autostradali.

1) Acquisto materiali per manutenzione impianti di riscaldamento e condizionamento.
2) Sostituzione e/o manutenzione impianti di riscaldamento e condizionamento
3) Acquisto materiale per manutenzione impianti elettrici e di illuminazione degli edifici
4) Sostituzione e/o manutenzione degli impianti elettrici e di illuminazione degli edifici
5) Acquisto materiali edili per manutenzione degli edifici ed altre pertinenze
6) Manutenzione edile fabbricati, cabine, pensiline e Centri Servizi
7) Etc.

J - FORNITURE E MANUTENZIONI VARIE

Comprendono tutte le operazioni e gli interventi inerenti la conservazione o il ripristino di efficienza di parti, impianti e attrezzature non comprese nelle voci precedenti.

1) Acquisto materiali per manutenzione mezzi di trasporto
2) Manutenzione mezzi di trasporto
3) Acquisto materiali per manutenzione macchinari operativi e attrezzature
4) Manutenzione macchinari operativi e attrezzature
5) Acquisto materiali per manutenzione impianti specifici
6) Sostituzione e/o manutenzione impianti specifici
7) Acquisto materiali per manutenzione diversi

8) Costi relativi ad indagini e controlli
9) Spese Commissioni di gare
10) Etc.

REGIONE AUTONOMA FRIULI VENEZIA GIULIA

Il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili

REGIONE DEL VENETO

ACCORDO DI COOPERAZIONE TRA AMMINISTRAZIONI AGGIUDICATRICI AI SENSI DELL'ART. 17 DELLA DIRETTIVA 2014/23/UE E DELL'ART. 13-BIS DEL DECRETO LEGGE 16 OTTOBRE 2017 N. 148 E SS.MM.II., RELATIVO ALLE TRATTA AUTOSTRADALI:

- A4 VENEZIA-TRIESTE;

- A23 PALMANOVA-UDINE;

- A28 PORTOGRUARO-CONEGLIANO;

- A57 TANGENZIALE DI MESTRE PER LA QUOTA PARTE;

- A34 RACCORDO VILLESSE-GORIZIA.

ALLEGATO D

CRONOPROGRAMMA DEGLI INTERVENTI

A) OPERE DI COMPETENZA DEL CONCESSIONARIO

| S.A.A.A. | | |

S.A.A.A.

Legenda: S.A.A.A. / Enti terzi / MIT-SVCA

art.8.1	Titolo intervento	codice SVCA	ultima approvazione
A	P.122 PIANO DI RISANAMENTO ACUSTICO: BARRIERE FONOASSORBENTI AZZANO DECIMO E FIUME VENETO	003-002-A028-01-I006-01	\

FASE	ATTIVITA' \ ANNO - MESE	2021												2022												2023												2024											
		G	F	M	A	M	G	L	A	S	O	N	D	G	F	M	A	M	G	L	A	S	O	N	D	G	F	M	A	M	G	L	A	S	O	N	D	G	F	M	A	M	G	L	A	S	O	N	D
1	progetto esecutivo																																															
2	approvazioni ed autorizzazioni Enti																																															
3	completamento progetto esecutivo ed approvazione SAAA																																															
4	allestimento definitivo progetto																																															
5	approvazione MIT progetto esecutivo																																															
6	espropri																																															
7	interferenze Enti																																															
8	predisposizione e pubblicazione bando																																															
9	gara/e																																															
10	aggiudicazione lavori e contratto																																															
11	esecuzione lavori																																															

| S.A.A.A. | | |

S.A.A.A.				Legenda: S.A.A.A. / Enti terzi / MIT-SVCA
art.8.1	Titolo intervento	codice SVCA	ultima approvazione	
A	PIANO RISANAMENTO ACUSTICO: ULTERIORI INTERVENTI DI BARRIERE FONOASSORBENTI (esclusa terza corsia e Villesse-Gorizia)	003-002-A023-01-I010-01 003-002-A028-01-I011-01 003-002-A004-05-I009-01	\	

FASE	ATTIVITA' \ ANNO - MESE	2021												2022												2023												2024											
		G	F	M	A	M	G	L	A	S	O	N	D	G	F	M	A	M	G	L	A	S	O	N	D	G	F	M	A	M	G	L	A	S	O	N	D	G	F	M	A	M	G	L	A	S	O	N	D
1	progetto esecutivo																																																
2	approvazioni ed autorizzazioni Enti																																																
3	completamento progetto esecutivo ed approvazione SAAA																																															
4	allestimento definitivo progetto																																															
5	approvazione MIT progetto esecutivo																																															
6	espropri																																															
7	interferenze Enti																																															
8	predisposizione e pubblicazione bando																																															
9	gara/e																																															
10	aggiudicazione lavori e contratto																																															
11	esecuzione lavori																																															

S.A.A.A.

Legenda: S.A.A.A. | Enti terzi | MIT-SVCA

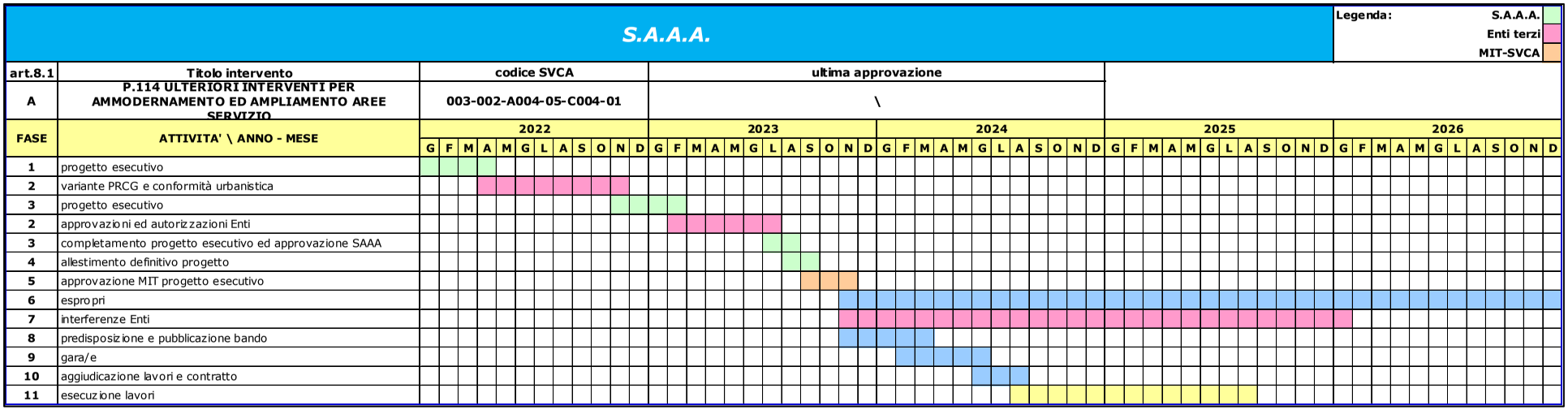
art.8.1	Titolo intervento	codice SVCA	ultima approvazione
A	P.148 RAZIONALIZZAZIONE SPAZI C.S. PALMANOVA – NUOVE RETI SOTTOSERVIZI E SISTEMAZIONI ESTERNE	non disponibile	\

FASE	ATTIVITA' \ ANNO - MESE	2022												2023												2024											
		G	F	M	A	M	G	L	A	S	O	N	D	G	F	M	A	M	G	L	A	S	O	N	D	G	F	M	A	M	G	L	A	S	O	N	D
1	progetto esecutivo																																				
2	completamento progetto esecutivo ed approvazione SAAA																																				
3	allestimento definitivo progetto																																				
4	approvazione MIT progetto esecutivo																																				
5	predisposizione e pubblicazione bando																																				
6	gara/e																																				
7	aggiudicazione lavori e contratto																																				
8	esecuzione lavori																																				

| S.A.A.A. | | |

| S.A.A.A. | | |

| S.A.A.A. | | |


S.A.A.A.
Legenda:
S.A.A.A.
Enti terzi
MIT-SVCA
art.8.1
Titolo intervento
codice SVCA
ultima approvazione
A
P.114 ULTERIORI INTERVENTI PER AMMODERNAMENTO ED AMPLIAMENTO AREE SERVIZIO
003-002-A004-05-C004-01
\
FASE
ATTIVITA' \ ANNO - MESE
2022
2023
2024
2025
2026
G F M A M G L A S O N D
1 progetto esecutivo
2 variante PRCG e conformità urbanistica
3 progetto esecutivo
2 approvazioni ed autorizzazioni Enti
3 completamento progetto esecutivo ed approvazione SAAA
4 allestimento definitivo progetto
5 approvazione MIT progetto esecutivo
6 espropri
7 interferenze Enti
8 predisposizione e pubblicazione bando
9 gara/e
10 aggiudicazione lavori e contratto
11 esecuzione lavori

| S.A.A.A. | | |

| S.A.A.A. | | |

| S.A.A.A. | | |

B) OPERE DI COMPETENZA DEL COMMISSARIO DELEGATO



COMMISSARIO DELEGATO PER L'EMERGENZA DELLA MOBILITA' RIGUARDANTE LA A4 (TRATTO VENEZIA–TRIESTE) ED IL RACCORDO VILLESSE-GORIZIA

Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri n° 3702 del 05/09/2008 e s.m.i.

Legenda: Commissario / Enti terzi

art.8.1	Titolo intervento	codice SVCA	ultima approvazione
B	P.110 PIANO PER LA SICUREZZA AUTOSTRADALE: REALIZZAZIONE DI DUE AREE DI SOSTA PER MEZZI PESANTI	003-002-A004-05-C002-01	Decreto Commissario delegato n.328 del 24/03/2017

FASE	ATTIVITA' \ ANNO - MESE	2021												2022												2023												2024											
		G	F	M	A	M	G	L	A	S	O	N	D	G	F	M	A	M	G	L	A	S	O	N	D	G	F	M	A	M	G	L	A	S	O	N	D	G	F	M	A	M	G	L	A	S	O	N	D
1	PROGETTAZIONE DEFINITIVA/ESECUTIVA																																																
2	GARA																																																
3	ESPROPRI																																															
4	INTERFERENZE																																															
5	LAVORI																																															



COMMISSARIO DELEGATO PER L'EMERGENZA DELLA MOBILITA' RIGUARDANTE LA A4 (TRATTO VENEZIA–TRIESTE) ED IL RACCORDO VILLESSE-GORIZIA

Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri n° 3702 del 05/09/2008 e s.m.i.

Legenda: Commissario; Enti terzi

art.8.1	Titolo intervento	codice SVCA	ultima approvazione
B	P.111 PIANO PER LA SICUREZZA AUTOSTRADALE: ADEGUAMENTO PISTE DI IMMISSIONE IN AUTOSTRADA – STRALCIO 1	003-002-A004-05-C003-01	Decreto Commissario delegato n.328 del 24/03/2017

FASE	ATTIVITA' \ ANNO - MESE	2021												2022												2023												2024											
		G	F	M	A	M	G	L	A	S	O	N	D	G	F	M	A	M	G	L	A	S	O	N	D	G	F	M	A	M	G	L	A	S	O	N	D	G	F	M	A	M	G	L	A	S	O	N	D
1	PROGETTAZIONE DEFINITIVA/ESECUTIVA																																																
2	GARA																																																
3	ESPROPRI																																															
4	INTERFERENZE																																															
5	LAVORI																																															



COMMISSARIO DELEGATO PER L'EMERGENZA DELLA MOBILITA' RIGUARDANTE LA A4 (TRATTO VENEZIA–TRIESTE) ED IL RACCORDO VILLESSE-GORIZIA

Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri n° 3702 del 05/09/2008 e s.m.i.

Legenda: Commissario / Enti terzi

art.8.1	Titolo intervento	codice SVCA	ultima approvazione
B	P.111 PIANO PER LA SICUREZZA AUTOSTRADALE: ADEGUAMENTO PISTE DI IMMISSIONE IN AUTOSTRADA – STRALCIO 2	003-002-A004-05-C003-01	Decreto Commissario delegato n.328 del 24/03/2017

FASE	ATTIVITA' \ ANNO - MESE	2021												2022												2023												2024												2025											
		G	F	M	A	M	G	L	A	S	O	N	D	G	F	M	A	M	G	L	A	S	O	N	D	G	F	M	A	M	G	L	A	S	O	N	D	G	F	M	A	M	G	L	A	S	O	N	D	G	F	M	A	M	G	L	A	S	O	N	D
1	PROGETTAZIONE DEFINITIVA/ESECUTIVA																																																											
2	GARA																																																												
3	ESPROPRI																																																											
4	INTERFERENZE																																																											
5	LAVORI																																																											



COMMISSARIO DELEGATO PER L'EMERGENZA DELLA MOBILITA' RIGUARDANTE LA A4 (TRATTO VENEZIA–TRIESTE) ED IL RACCORDO VILLESSE-GORIZIA

Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri n° 3702 del 05/09/2008 e s.m.i.

Legenda: Commissario; Enti terzi

art.8.1	Titolo intervento	codice SVCA	ultima approvazione
B	P.115 TRATTO S.DONA' DI PIAVE - SVINCOLO DI ALVISOPOLI (escluso) – SUB-LOTTO 1	003-002-A004-05-E003-01	Decreto Soggetto Attuatore n.399 del 08/04/2019

FASE	ATTIVITA' \ ANNO - MESE	2021												2022												2023												2023											
		G	F	M	A	M	G	L	A	S	O	N	D	G	F	M	A	M	G	L	A	S	O	N	D	G	F	M	A	M	G	L	A	S	O	N	D	G	F	M	A	M	G	L	A	S	O	N	D
1	ESPROPRI																																																	
2	INTERFERENZE																																																	
3	LAVORI																																																	

COMMISSARIO DELEGATO PER L'EMERGENZA DELLA MOBILITA' RIGUARDANTE LA A4 (TRATTO VENEZIA–TRIESTE) ED IL RACCORDO VILLESSE-GORIZIA

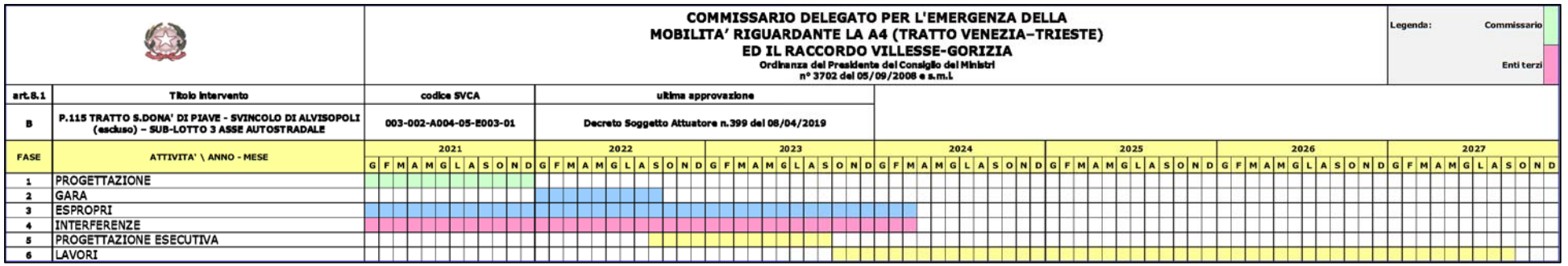
Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri n° 3702 del 05/09/2008 e s.m.i.

Legenda: Commissario; Enti terzi

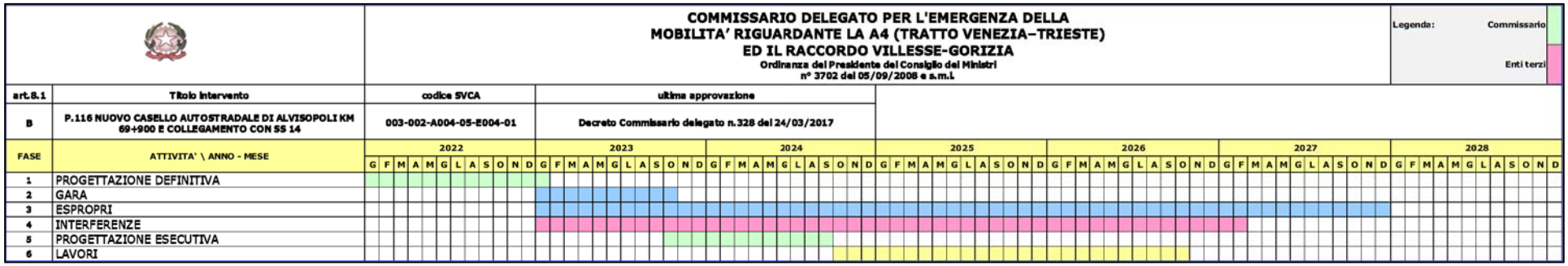
art.8.1	Titolo intervento	codice SVCA	ultima approvazione
B	P.115 TRATTO S.DONA' DI PIAVE - SVINCOLO DI ALVISOPOLI (escluso) – SUB-LOTTO 2 ASSE AUTOSTRADALE	003-002-A004-05-E003-01	Decreto Soggetto Attuatore n.399 del 08/04/2019

FASE	ATTIVITA' \ ANNO - MESE	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
		G F M A M G L A S O N D	G F M A M G L A S O N D	G F M A M G L A S O N D	G F M A M G L A S O N D	G F M A M G L A S O N D	G F M A M G L A S O N D	G F M A M G L A S O N D
1	PROGETTAZIONE							
2	GARA							
3	ESPROPRI							
4	INTERFERENZE							
5	PROGETTAZIONE ESECUTIVA							
6	LAVORI							

| | | |


COMMISSARIO DELEGATO PER L'EMERGENZA DELLA
MOBILITA' RIGUARDANTE LA A4 (TRATTO VENEZIA–TRIESTE)
ED IL RACCORDO VILLESSE-GORIZIA
Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri
n° 3702 del 05/09/2008 e s.m.i.
Legenda:
Commissario
Enti terzi
art.8.1
Titolo intervento
codice SVCA
ultima approvazione
B
P.115 TRATTO S.DONA' DI PIAVE - SVINCOLO DI ALVISOPOLI (escluso) – SUB-LOTTO 3 ASSE AUTOSTRADALE
003-002-A004-05-E003-01
Decreto Soggetto Attuatore n.399 del 08/04/2019
FASE
ATTIVITA' \ ANNO - MESE
2021
2022
2023
2024
2025
2026
2027
G F M A M G L A S O N D
1 PROGETTAZIONE
2 GARA
3 ESPROPRI
4 INTERFERENZE
5 PROGETTAZIONE ESECUTIVA
6 LAVORI

| | | |


COMMISSARIO DELEGATO PER L'EMERGENZA DELLA
MOBILITA' RIGUARDANTE LA A4 (TRATTO VENEZIA–TRIESTE)
ED IL RACCORDO VILLESSE-GORIZIA
Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri
n° 3702 del 05/09/2008 e s.m.i.
Legenda:
Commissario
Enti terzi
art.8.1
Titolo intervento
codice SVCA
ultima approvazione
B
P.116 NUOVO CASELLO AUTOSTRADALE DI ALVISOPOLI KM 69+900 E COLLEGAMENTO CON SS 14
003-002-A004-05-E004-01
Decreto Commissario delegato n.328 del 24/03/2017
FASE
ATTIVITA' \ ANNO - MESE
2022
2023
2024
2025
2026
2027
2028
G F M A M G L A S O N D
1 PROGETTAZIONE DEFINITIVA
2 GARA
3 ESPROPRI
4 INTERFERENZE
5 PROGETTAZIONE ESECUTIVA
6 LAVORI

| | | |

COMMISSARIO DELEGATO PER L'EMERGENZA DELLA MOBILITA' RIGUARDANTE LA A4 (TRATTO VENEZIA–TRIESTE) ED IL RACCORDO VILLESSE-GORIZIA

Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri n° 3702 del 05/09/2008 e s.m.i.

Legenda: Commissario; Enti terzi

art.8.1	Titolo intervento	codice SVCA	ultima approvazione
B	P.106 TRATTO GONARS - VILLESSE – SUB-LOTTO 2	003-002-A004-05-E007-01	Decreto Commissario delegato n.291 del 09/04/2015

FASE	ATTIVITA' \ ANNO - MESE	2021												2022												2023												2024												2025											
		G	F	M	A	M	G	L	A	S	O	N	D	G	F	M	A	M	G	L	A	S	O	N	D	G	F	M	A	M	G	L	A	S	O	N	D	G	F	M	A	M	G	L	A	S	O	N	D	G	F	M	A	M	G	L	A	S	O	N	D
1	PROGETTAZIONE ESECUTIVA																																																												
2	ESPROPRI																																																													
3	INTERFERENZE																																																												
4	GARA																																																												
5	LAVORI																																																												

COMMISSARIO DELEGATO PER L'EMERGENZA DELLA MOBILITA' RIGUARDANTE LA A4 (TRATTO VENEZIA–TRIESTE) ED IL RACCORDO VILLESSE-GORIZIA

Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri n° 3702 del 05/09/2008 e s.m.i.

Legenda: Commissario; Enti terzi

art.8.1	Titolo intervento	codice SVCA	ultima approvazione
B	P.106 TRATTO GONARS - VILLESSE – SUB-LOTTO 3	003-002-A004-05-E007-01	Decreto Commissario delegato n.291 del 09/04/2015

FASE	ATTIVITA' \ ANNO - MESE	2021												2022												2023												2024												2025												2026											
		G	F	M	A	M	G	L	A	S	O	N	D	G	F	M	A	M	G	L	A	S	O	N	D	G	F	M	A	M	G	L	A	S	O	N	D	G	F	M	A	M	G	L	A	S	O	N	D	G	F	M	A	M	G	L	A	S	O	N	D	G	F	M	A	M	G	L	A	S	O	N	D
1	PROGETTAZIONE ESECUTIVA																																																																									
2	ESPROPRI																																																																									
3	INTERFERENZE																																																																								
4	GARA																																																																								
5	LAVORI																																																																								

COMMISSARIO DELEGATO PER L'EMERGENZA DELLA MOBILITA' RIGUARDANTE LA A4 (TRATTO VENEZIA–TRIESTE) ED IL RACCORDO VILLESSE-GORIZIA

Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri n° 3702 del 05/09/2008 e s.m.i.

Legenda: Commissario; Enti terzi

art.8.1	Titolo intervento	codice SVCA	ultima approvazione
B	P.90 RIFACIMENTO BARRIERE CASELLO DI PORTOGRUARO	003-002-A004-05-J003-01	Decreto Commissario delegato n.328 del 24/03/2017

FASE	ATTIVITA' \ ANNO - MESE	2021												2022												2023												2024												2025											
		G	F	M	A	M	G	L	A	S	O	N	D	G	F	M	A	M	G	L	A	S	O	N	D	G	F	M	A	M	G	L	A	S	O	N	D	G	F	M	A	M	G	L	A	S	O	N	D	G	F	M	A	M	G	L	A	S	O	N	D
1	PROGETTAZIONE DEFINITIVA/ESECUTIVA																																																												
2	GARA																																																												
3	ESPROPRI																																																											
4	INTERFERENZE																																																											
5	LAVORI																																																											



COMMISSARIO DELEGATO PER L'EMERGENZA DELLA MOBILITA' RIGUARDANTE LA A4 (TRATTO VENEZIA–TRIESTE) ED IL RACCORDO VILLESSE-GORIZIA

Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri n° 3702 del 05/09/2008 e s.m.i.

Legenda: Commissario / Enti terzi

art.8.1	Titolo intervento	codice SVCA	ultima approvazione
B	P.100 RIFACIMENTO BARRIERE ESISTENTI	003-002-A004-05-J005-01	Decreto Soggetto Attuatore n.434 del 16/09/2020

FASE	ATTIVITA' \ ANNO - MESE	2021												2022												2023												2024											
		G	F	M	A	M	G	L	A	S	O	N	D	G	F	M	A	M	G	L	A	S	O	N	D	G	F	M	A	M	G	L	A	S	O	N	D	G	F	M	A	M	G	L	A	S	O	N	D
1	GARA																																																	
2	ESPROPRI																																																
3	INTERFERENZE																																																
4	LAVORI																																																



COMMISSARIO DELEGATO PER L'EMERGENZA DELLA MOBILITA' RIGUARDANTE LA A4 (TRATTO VENEZIA–TRIESTE) ED IL RACCORDO VILLESSE-GORIZIA

Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri n° 3702 del 05/09/2008 e s.m.i.

Legenda: Commissario / Enti terzi

art.8.1	Titolo intervento	codice SVCA	ultima approvazione
B	P.103 – CASERMA DI S. DONA' DI PIAVE	003-002-A004-05-K004-01	Decreto Commissario delegato n.328 del 24/03/2017

FASE	ATTIVITA' \ ANNO - MESE	2021												2022												2023												2024											
		G	F	M	A	M	G	L	A	S	O	N	D	G	F	M	A	M	G	L	A	S	O	N	D	G	F	M	A	M	G	L	A	S	O	N	D	G	F	M	A	M	G	L	A	S	O	N	D
1	PROGETTAZIONE DEFINITIVA/ESECUTIVA																																															
2	GARA																																															
3	INTERFERENZE																																															
4	LAVORI																																															

REGIONE AUTONOMA FRIULI VENEZIA GIULIA

Il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili

REGIONE DEL VENETO

ACCORDO DI COOPERAZIONE TRA AMMINISTRAZIONI AGGIUDICATRICI AI SENSI DELL'ART. 17 DELLA DIRETTIVA 2014/23/UE E DELL'ART. 13-BIS DEL DECRETO LEGGE 16 OTTOBRE 2017 N. 148 E SS.MM.II., RELATIVO ALLE TRATTA AUTOSTRADALI:

- A4 VENEZIA-TRIESTE;

- A23 PALMANOVA-UDINE;

- A28 PORTOGRUARO-CONEGLIANO;

- A57 TANGENZIALE DI MESTRE PER LA QUOTA PARTE;

- A34 RACCORDO VILLESSE-GORIZIA.

ALLEGATO E

PIANO ECONOMICO-FINANZIARIO (PEF)

E PIANO FINANZIARIO REGOLATORIO (PFR)

Relazione illustrativa



Relazione al Piano Economico Finanziario

Affidamento della gestione *in house* delle tratte autostradali A4 Venezia-Trieste, A23 Palmanova-Udine, A28 Portogruaro-Conegliano, A57 Tangenziale di Mestre per la quota parte e A34 raccordo Villesse-Gorizia

Settembre 2021

Società Autostrade
ALTO ADRIATICO
S.P.A.

INDICE

PREMESSA **4**
PIANO ECONOMICO FINANZIARIO **7**
1. TEMPISTICHE E INVESTIMENTI **7**
1.1 Tempi di realizzazione del Progetto ***7***
1.2 Investimenti in Asset Reversibili ***7***
2. SITUAZIONE PATRIMONIALE DI PARTENZA E VALORE DI SUBENTRO **9**
3. FABBISOGNO FINANZIARIO E IPOTESI DI COPERTURA **11**
3.1 Il fabbisogno finanziario ***12***
3.2 Debt Service Reserve Account ("DSRA") ***13***
3.3 Capex Reserve Account ("CRA") ***13***
3.4 Le fonti di copertura ***13***
3.4.1 Finanziamento Friulia *14*
3.4.2 Finanziamento bancario *14*
3.4.3 Capitale Sociale e Riserve di Capitale *15*
4. RICAVI DI GESTIONE **16**
4.1 Ricavi da pedaggio ***16***
4.1.1 Previsioni di andamento del traffico *17*
4.1.2 Tariffe da pedaggio *18*
4.2 Ricavi da sub-concessione ***19***
4.3 Altri proventi ***19***
5. COSTI OPERATIVI **20**
5.1 Costi di manutenzione e rinnovi ***20***
5.2 Costi per il personale ***21***
5.3 Canoni di Concessione ***22***
5.4 Altri costi di produzione,amministrativi e generali ***22***
5.5 Fondo rinnovi ***22***
6. INFLAZIONE **23**
7. TEMPI MEDI DI INCASSO E PAGAMENTO **24**
8. IPOTESI FISCALI **25**
8.1 IRES ***25***
8.2 IRAP ***25***
8.3 IVA ***26***
8.4 Ammortamenti ***26***

9. PIANO FINANZIARIO REGOLATORIO 27
9.1 Indicatore di produttività X 27
9.2 WACC pre-tax 28
9.3 Determinazione della tariffa 28
9.4 Tabella 1 - Piano Finanziario Regolatorio (PFR) ai sensi della Delibera ART n. 133/2018 30
10. EQUILIBRIO ECONOMICO-FINANZIARIO 33
10.1 Tasso Interno di Rendimento del Progetto 35
10.2 Tasso Interno di Rendimento degli Azionisti 36
10.3 Debt Service Coverage Ratio ("DSCR") 37
10.4 Loan Life Cover Ratio ("LLCR") 37

PREMESSA

La presente Relazione di accompagnamento al Piano Economico Finanziario (di seguito il "PEF") fa riferimento all'affidamento alla Società Autostrade Alto Adriatico S.P.A. della gestione *in house* delle seguenti tratte autostradali:

- A4 Venezia-Trieste;
- A23 Palmanova-Udine;
- A28 Portogruaro-Conegliano;
- A57 Tangenziale di Mestre per la quota parte;
- A34 raccordo Villesse-Gorizia.

In seguito alla richiesta di aggiornamento da parte del Ministero delle Infrastrutture e delle Mobilità Sostenibili ("MIMS"), la presente elaborazione del PEF di Alto Adriatico è da intendersi quale aggiornamento del Piano Economico Finanziario trasmesso in data 8 maggio 2019.

Le assunzioni alla base del presente aggiornamento prevedono: (i) la validità di alcune delle assunzioni originariamente previste nel Piano Finanziario Regolatorio (Anno Base, Anno Ponte, Periodo Regolatorio, Indicatore di produttività X, WACC), (ii) la revisione e l'aggiornamento delle previsioni di traffico, (iii) l'aggiornamento del piano degli investimenti e (iv) la revisione e l'aggiornamento del Periodo Concessorio e di conseguenza del PEF con decorrenza 1 gennaio 2022 e scadenza ipotizzata a fine 2051.

La Società Autostrade Alto Adriatico S.p.A. è stata costituita il 17 aprile 2018 su iniziativa della Regione Friuli Venezia Giulia e della Regione Veneto ed ha la propria sede legale a Trieste.

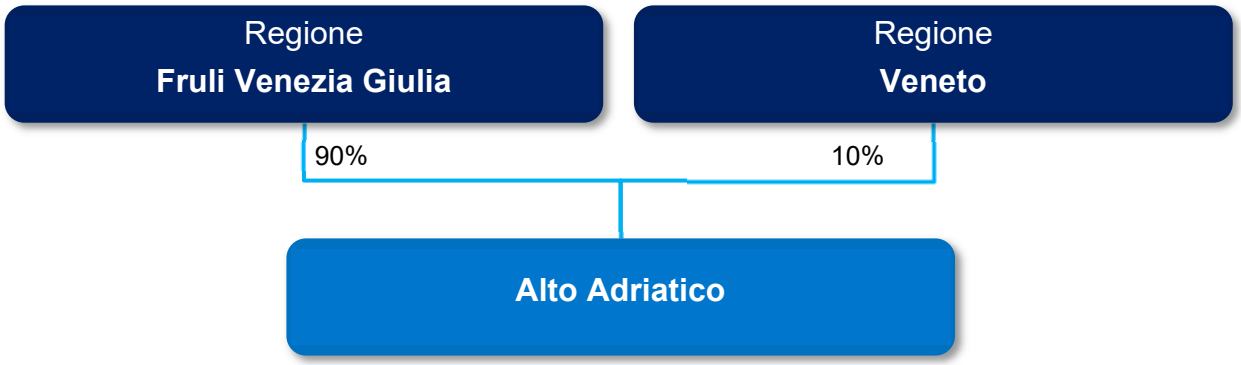
I Soci hanno inizialmente stabilito il capitale sociale della Società in 6 mln di EURO ferma la previsione che, in seguito, i medesimi conferiscano nella stessa le quote di capitale di Autovie Venete S.p.A., direttamente e indirettamente, detenute e di cui verranno preliminarmente in possesso, cosicché la Società divenga socia di maggioranza di Autovie Venete S.p.A. (Legge Regionale del Friuli Venezia Giulia n. 25 del 29 dicembre 2016, Delibera della Giunta Regionale del Friuli Venezia Giulia nr. 498 del 9 marzo 2018, Legge

Regionale del Veneto n. 30 del 30 dicembre 2016 e Delibera della Giunta Regionale del Veneto nr. 393 del 26 marzo 2018).

La presente elaborazione del Piano Economico Finanziario assume come presupposto il perfezionamento dell'operazione di cui sopra, che risulta essere necessaria anche al fine di consentire alla Società di poter ottenere le risorse finanziarie atte a garantire il pagamento del valore di subentro e la realizzazione del Piano degli Investimenti attualmente assunto alla base del PEF in questione, che riguarda principalmente la prosecuzione dei lavori della Terza corsia della A4 (Venezia – Trieste), attratti alla sfera di competenza del Commissario delegato.

Peraltro, a seguito della suddetta operazione societaria, il pagamento del valore di subentro sarà parzialmente compensato dal credito vantato dalla Società Autostrade Alto Adriatico S.p.A. verso la Autovie Venete S.p.A. (concessionaria uscente) e generato dalla riduzione del capitale sociale di quest'ultima (Cfr Capitolo 2.2).

Tabella 1 – Azionariato Alto Adriatico



Il costo degli investimenti in *Asset* Reversibili previsti dal Progetto, come da Quadri Economici al netto del ribasso d'asta atteso/ottenuto, è pari a circa 954 milioni di Euro (IVA esclusa).

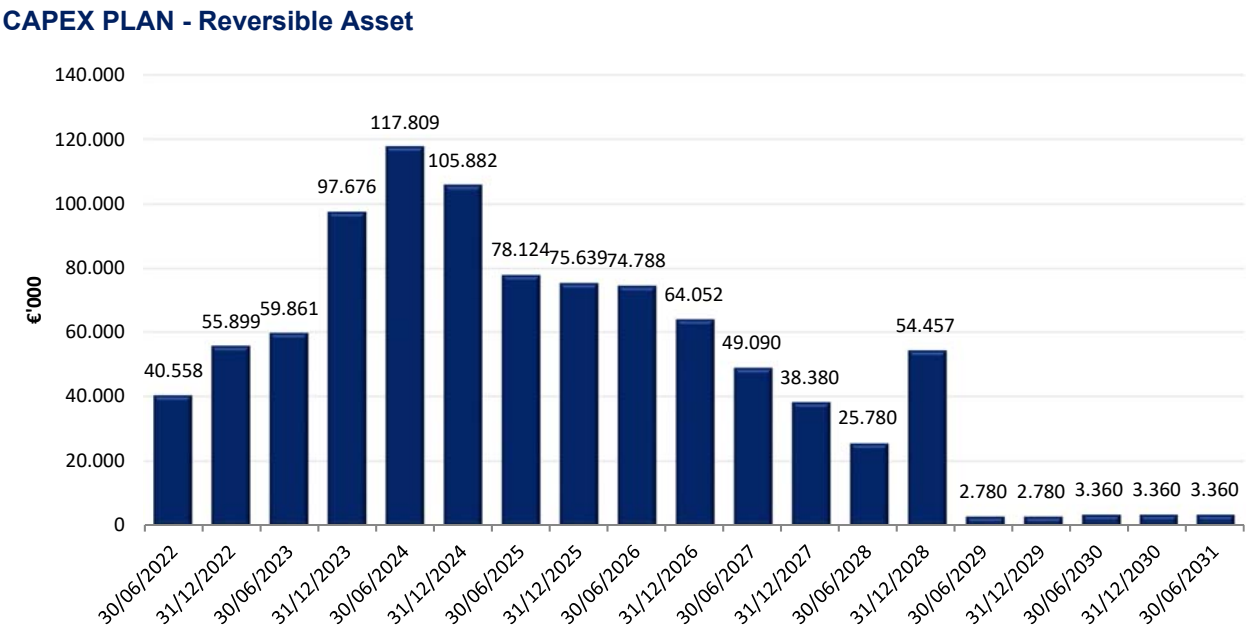
Il PEF è stato redatto in linea con gli schemi di riclassificazione indicati dal c.d. "Modello Unificato" approvato con il D.M. 15 aprile 1997, n. 125, che prevede la predisposizione di cinque specifiche tabelle rispettivamente denominate:

- Tabella 1 – Conto Finanziario;

- Tabella 2 – Conto Economico;
- Tabella 3 – Conto degli Investimenti;
- Tabella 4 – Conto dei Finanziamenti;
- Tabella 5 – Conto del Fabbisogno finanziario e della relativa copertura.

Come illustrato nel grafico seguente, il PEF prevede 9.5 anni di investimenti in *asset* reversibili (2022 - 2031), concentrati principalmente in 7 anni (2022-2028) ed è stato sviluppato avendo come riferimento una durata complessiva del periodo concessorio compresa tra il 01/01/2022 e il 31/12/2051. Questo periodo risulta necessario al fine di consentire il raggiungimento dell'equilibrio economico-finanziario degli investimenti e della connessa gestione, come peraltro previsto dalla normativa (cfr. art.143 del Codice degli Appalti).

Tabella 2 – Capex Plan



Oltre al PEF sopra indicato è stato predisposto anche il c.d. "Piano Finanziario Regolatorio" (PFR), così come richiesto dalla Delibera ART n. 133 del 19 dicembre 2018 al fine di individuare, peraltro, anche le specifiche componenti di adeguamento tariffario che si ispirano alle logiche del *price cap*.

PIANO ECONOMICO FINANZIARIO

1. TEMPISTICHE E INVESTIMENTI

Si riportano le analisi in riferimento alle tempistiche ed ai costi di costruzione del Progetto.

1.1 Tempi di realizzazione del Progetto

Per l'elaborazione del PEF sono state adottate le ipotesi temporali riportate nella Tabella 3 (per l'elenco completo delle opere si rimanda alla Tabella 4).

In particolare:

- durata della Concessione tra il 01/01/2022 e il 31/12/2051;
- 1.5 anni per il perfezionamento di "opere in ultimazione";
- 2.5 anni per la realizzazione di: "opere approvate/in approvazione" con lavori da avviare;
- 3 anni per la realizzazione di: "opere con lavori in corso";
- 7 anni per la realizzazione di "opere da iniziare" (escluse le "innovazioni gestionali");

Tabella 3 – Cronoprogramma

Cronoprogramma	2022	2023	…	2031	…	2051
Concessione						
Costruzione						
Investimenti in opere in ultimazione						
Investimenti in opere approvate/in approvazione da avviare						
Investimenti in opere con lavori in corso						
Investimenti in opere da iniziare e innovazioni gestionali						

1.2 Investimenti in *Asset* Reversibili

Il costo complessivo di realizzazione degli *asset* reversibili è stimato in circa 954 milioni di Euro, principalmente relativi agli interventi previsti sul tratto S. Donà di Piave-Villesse.

La successiva Tabella 4 riepiloga gli investimenti suddivisi per categoria di spesa:

Tabella 4 – Riepilogo Piano Investimenti

1	**REVERSIBLE ASSETS**		
	OPERE IN ULTIMAZIONE		
a1	P.57 PROLUNGAMENTO A28 TRATTO SACILE OVEST - CONEGLIANO: LOTTO 28	*€'000*	50
i1a	P.62 P.83 PIANO DI RISANAMENTO ACUSTICO: BARRIERE FONOASSORBENTI POZZUOLO	*€'000*	-
i1b	P.63 PIANO DI RISANAMENTO ACUSTICO:BARRIERE FONOASSORBENTI RONCHI DEI LEG	*€'000*	-
l	P.64 P.64 BIS BRETELLA NOVENTA SS. 14 - 1 STRALCIO	*€'000*	3
m1	P.75 P.94 ADEGUAMENTO RACCORDO AUTOSTRADALE VILLESSE-GORIZIA (**)	*€'000*	910
e1	P.76 P.101 TRATTO QUARTO D'ALTINO - S. DONA' DI PIAVE	*€'000*	1.153
j1	P.91 RAZIONALIZZAZIONE SPAZI NUOVA PALAZZINA CENTRO SERVIZI DI PALMANOVA	*€'000*	(190)
e2	P.92 NUOVO CASELLO AUTOSTRADALE DI MEOLO KM 19+690	*€'000*	120
a2	P.93 PROLUNGAMENTO A28 TRATTO SACILE OVEST - CONEGLIANO: LOTTO 29	*€'000*	6
f4	P.108 PIANO PER LA SICUREZZA AUTOSTRADALE: INFORMAZIONI UTENZA TRAMITE PMV	*€'000*	4
i1e	P.121 PIANO DI RISANAMENTO ACUSTICO:BARRIERE FONOASSORBENTI DUINO AURISINA	*€'000*	480
k3	P.126 - CENTRO SERVIZI E MAGAZZINO RICOVERO AUTOMEZZI DI PORCIA	*€'000*	(147)
k	P.147 - A28 - LAVORI DI RIQUALIFICAZIONE DELLE BARRIERE DI SICUREZZA AUTOSTRAD	*€'000*	3
	TOTALE OPERE IN ULTIMAZIONE	***€'000***	**2.392**
	OPERE APPROVATE/IN APPROVAZIONE - CON LAVORI DA AVVIARE		
b	P.85B NUOVO CASELLO DI RONCHIS - OPERE DI COMPLETAMENTO	*€'000*	399
j3	P.100 RIFACIMENTO BARRIERE ESISTENTI	*€'000*	9.568
i1d	P.102 PIANO DI RISANAMENTO ACUSTICO:BARRIERE FONOASSORBENTI CAMPOFORMID	*€'000*	913
k	P.141 ISTITUZIONE DEL COA PRESSO IL COMPARTIMENTO POLIZIA STRADALE PER IL VE	*€'000*	-
k	P.142 - SISTEMA AUTOMATICO DI RILEVAMENTO EVENTI	*€'000*	1.836
k	P.150 - LAVORI DI RIQUALIFICAZIONE DELLE BARRIERE DI SICUREZZA SULLO SPARTITRA	*€'000*	4.676
	TOTALE OPERE APPROVATE/IN APPROVAZIONE - CON LAVORI DA AVVIARE	***€'000***	**17.392**
	OPERE CON LAVORI IN CORSO		
e7	P.106 TRATTO GONARS - VILLESSE - STRALCIO 1	*€'000*	15.637
e3	P.115 TRATTO S.DONA' DI PIAVE - SVINCOLO DI ALVISOPOLI (escluso) - STRALCIO 1	*€'000*	54.882
e5-6-8	P.128 TRATTO NUOVO PONTE SUL FIUME TAGLIAMENTO - GONARS E NUOVO SVINCOLO	*€'000*	53.951
	TOTALE OPERE CON LAVORI IN CORSO	***€'000***	**124.470**
	OPERE DA INIZIARE		
j2	P.90 RIFACIMENTO BARRIERE CASELLO DI PORTOGRUARO	*€'000*	4.895
k2	P.103 CASERMA DI S. DONA' DI PIAVE	*€'000*	1.423
e7	P.106 TRATTO GONARS - VILLESSE - STRALCIO 2	*€'000*	42.768
e7	P.106 TRATTO GONARS - VILLESSE - STRALCIO 3	*€'000*	90.015
c2	P.110 PIANO PER LA SICUREZZA AUTOSTRADALE: REALIZZAZIONE DI DUE AREE DI SOST	*€'000*	11.129
c3	P.111 PIANO PER LA SICUREZZA AUTOSTRADALE: ADEGUAMENTO PISTE DI IMMISSIONE	*€'000*	14.538
c4	P.114 ULTERIORI INTERVENTI PER AMMODERNAMENTO ED AMPLIAMENTO AREE SERVIZ	*€'000*	7.367
e3	P.115 TRATTO S.DONA' DI PIAVE - SVINCOLO DI ALVISOPOLI (escluso) - STRALCIO 2	*€'000*	212.435
e3	P.115 TRATTO S.DONA' DI PIAVE - SVINCOLO DI ALVISOPOLI (escluso) - STRALCIO 3	*€'000*	304.737
e4	P.116 NUOVO CASELLO AUTOSTRADALE DI ALVISOPOLI KM 69+900 E COLLEGAMENTO CO	*€'000*	43.142
i1f	P.122 PIANO DI RISANAMENTO ACUSTICO:BARRIERE FONOASSORBENTI AZZANO DECIM	*€'000*	2.570
i1i	PIANO RISANAMENTO ACUSTICO: ULTERIORI INTERVENTI DI BARRIERE FONOASSORBEN	*€'000*	14.935
k	P.145 RAMPE A27/A28	*€'000*	998
k	P.148 SISTEMAZIONI ESTERNE C.S.PALMANOVA	*€'000*	2.872
k	P.151 - REALIZZAZIONE ELEMENTI ANTINTRUSIONE E PROTEZIONE PILE DEI MANUFATT	*€'000*	2.592
k	NUOVI INTERVENTI FINALIZZATI ALLA TUTELA AMBIENTALE E ALL'EFFICIENTAMENTO EN	*€'000*	6.560
k	INNOVAZIONI GESTIONALI	*€'000*	46.405
	TOTALE OPERE DA INIZIARE	***€'000***	**809.381**
	TOTAL CAPEX	***€'000***	**953.635**

2. SITUAZIONE PATRIMONIALE DI PARTENZA E VALORE DI SUBENTRO

Con riferimento a quanto esposto nelle premesse della presente relazione si riportato nel dettaglio le componenti che caratterizzano la struttura patrimoniale della Società al 01/01/2022.

L'attivo risulta composto da:

- Disponibilità liquide pari a 5.5 mln di Euro;
- Valore di Subentro della concessione pari a 530.2 mln di Euro;
- Partecipazioni della società Autovie Venete S.P.A. da liquidare pari a 0.7 mln di Euro;

Il passivo risulta composto da:

- Patrimonio Netto complessivo pari a 303.8 mln di Euro,
- debito subordinato al finanziamento bancario pari a 117.6 mln di Euro, volto all'acquisizione del restante pacchetto azionario detenuto da Friulia S.p.A. in Autovie Venete;
- debito per "prefinanziamento" pari a 115.0 mln di Euro, volto all'acquisizione della concessione, coperto con lo stipulando finanziamento bancario.

Di seguito si fornisce nel dettaglio l'illustrazione dei passaggi tra la costituzione della società Autostrade Alto Adriatico S.P.A. e la prevista situazione patrimoniale di partenza al 01/01/2022.

Così come indicato dall'Ente Concedente con nota del 15/03/2021, Il valore di subentro, pari ad euro 530,2, è quello riportato dalla S.p.A. Autovie Venete nel suo piano transitorio trasmesso all'Ente Concedente (e alla Società Autostrade Alto Adriatico per conoscenza) in data 02/03/2021.

Situazione della società ante operazione

Attivo		Passivo		
Cassa da azionisti	5.5	PN FVG	3.7	*67%*
		PN Veneto	1.8	*33%*
Totale	**5.5**		**5.5**	

Conferimento Azioni Autovie FVG e Veneto

Attivo		Passivo		
Cassa da azionisti	5.5	PN FVG	273.9	*90%*
Azioni autovie	298.3	PN Veneto	29.9	*10%*
Totale	**303.8**		**303.8**	

Acquisto Azioni da Friulia e Trasferimento Concessione

Attivo		Passivo		
Cassa da azionisti	5.5	PN FVG	273.9	*90%*
Azioni autovie	415.9	PN Veneto	29.9	*10%*
Concessione	530.2	Debiti V/Friulia	117.6	
		Debiti V/Autovie	530.2	
Totale	**951.6**		**951.6**	

Riduzione di Capitale di Autovie Venete

Attivo		Passivo		
Cassa da azionisti	5.5	PN FVG	273.9	*90%*
Azioni autovie	0.7	PN Veneto	29.9	*10%*
Concessione	530.2	Debiti V/Friulia	117.6	
Crediti V/Autovie	415.2	Debiti V/Autovie	530.2	
Totale	**951.6**		**951.6**	

Compensazione e situazione patrimoniale di partenza

Attivo		Passivo		
Cassa da azionisti	5.5	PN FVG	273.9	*90%*
Azioni autovie	0.7	PN Veneto	29.9	*10%*
Concessione	530.2	Debiti V/Friulia	117.6	
Crediti V/Autovie	-	Debiti Prefinanziamento	115.0	
Totale	**536.4**		**536.4**	

3. FABBISOGNO FINANZIARIO E IPOTESI DI COPERTURA

Nella Tabella 5 riportata di seguito è rappresentato il Prospetto Fonti – Impieghi del Progetto, che indica il fabbisogno finanziario e le fonti di copertura individuate nel PEF:

Tabella 5 – Prospetto Fonti-Impieghi

IMPIEGHI	%	€'000
Valore di Subentro	27.0%	530,151
Disponibilità Liquide	0.3%	5,500
Partecipazioni	0.0%	700
Not Reversible assets CAPEX	3.3%	63,836
Reversible assets CAPEX	48.6%	953,635
Financing fees	1.9%	37,690
Interests during construction	11.0%	215,450
CRA Reserve Account funding	6.4%	125,780
Debt Service Reserve Account	1.6%	31,198
TOTALE IMPIEGHI	**100.0%**	**1,963,939**

FONTI	%	€'000
Senior Loan	31.4%	616,792
Autofinanziamento	47.1%	925,747
Finanziamento Friulia	6.0%	117,600
Patrimonio Netto	15.5%	303,800
TOTALE FONTI	**100.0%**	**1,963,939**

In particolare, viene indicato il fabbisogno finanziario relativo al:

- *Valore di Subentro* della concessione precedentemente detenuta da Autovie Venete S.P.A. per 530.2 mln di Euro, ovvero il 27.0%;
- Costo di realizzazione degli interventi su *Asset Reversibili* e *Non Reversibili* per un totale di 1,017.5 mln di Euro (IVA esclusa), ovvero il 51.8%.

A ciò si aggiungono le *commissioni e gli oneri finanziari* maturati sui finanziamenti per la costruzione, pari 253.1 mln di Euro, ovvero il 12.9% e la copertura delle riserve (*DSRA* e *CRA*) per 157.0 mln di Euro, ovvero l' 8.0%.

Con riferimento alle fonti di copertura, il Progetto dispone di:

- risorse proprie per €303.8 mln di Euro (15.5%);
- un *prestito subordinato fruttifero* per € 117.6 mln di Euro (6.0%);
- due linee di *debito bancario* per €616.8 mln di Euro (31.4%);

- *autofinanziamento* mediante generazione di cassa dalla gestione corrente pari a 925.7 mln di Euro (47.1%).

3.1 Il fabbisogno finanziario

Il fabbisogno finanziario comprende la copertura del Valore di subentro di 530.2 mln di Euro, che come illustrato nella situazione patrimoniale di partenza, risulta coperto da Capitale Proprio e Finanziamento Friulia e per la restante parte con la stipula di un finanziamento bancario.

Inoltre, la realizzazione del piano di investimenti, come dettagliato nel paragrafo 1.2 – Tabella 4, si focalizza principalmente su interventi previsti sul tratto S. Donà di Piave-Svincolo di Alvisopoli e sul tratto Gonars-Villesse.

Il costo del finanziamento è stato stimato con valori in continuità con il precedente finanziamento della Società Autovie Venete S.P.A. e sarà oggetto di aggiornamento al termine del processo di approvazione delle banche ed eventualmente in sede di sottoscrizione dell'accordo di cooperazione.

In particolare si prevedono Commissioni finanziarie per 37.7 mln di Euro composte da:

- *upfront fee* (0.95% sull'importo del *commitment* da corrispondere ai 2 istituti finanziatori) pari a 7.1 mln di Euro;
- *patronage fee* (0.10% sull'importo disponibile e 0.65% sull'importo utilizzato, da corrispondere alla regione Friuli Venezia Giulia) pari a 21.0 mln di Euro;
- *commitment fee* (0.50% sull'importo del *commitment* da corrispondere ai 2 istituti finanziatori) pari a 9.4 mln di Euro.

Inoltre, gli oneri finanziari, come descritto successivamente nel paragrafo 3.4.2, sono pari a circa 215.4 mln di Euro.

Il fabbisogno per la costituzione iniziale della DSRA ammonta a circa 31.2 mln di Euro (1,6% del tot. Impieghi), mentre per la CRA è pari a circa 125.8 mln di Euro (6,4% del tot. Impieghi).

Nel computo non viene indicato il fabbisogno legato alla componente IVA degli investimenti in quanto non oggetto di finanziamento ma utilizzata in compensazione con la posizione

debitoria di IVA emergente dalla gestione operativa. Come verrà successivamente riportato (cfr. par. 8.3) l'aliquota IVA considerata nel PEF è l'aliquota ordinaria corrente pari al 22%.

3.2 Debt Service Reserve Account ("DSRA")

A garanzia del rimborso del servizio del debito annuo è stata prevista la costituzione di una specifica riserva al servizio del debito (*Debt Service Reserve Account* – "DSRA") il cui ammontare ogni semestre viene mantenuto pari alla media del servizio del debito dei due semestri successivi.

L'ammontare inziale della DSRA (31.2 mln di Euro) è finanziato tramite debito bancario.

3.3 Capex Reserve Account ("CRA")

Al fine di far fronte al fabbisogno di cassa necessario alla copertura degli investimenti previsti durante il periodo 2027-2028, ovvero negli anni successivi al periodo di disponibilità in cui sono previsti investimenti rilevanti (171.6 mln di Euro), è stata prevista la costituzione di una *Capex Reserve Account* ("CRA") nel secondo semestre del 2026, per un ammontare pari al 75% degli investimenti previsti in *Asset Reversibili*. Si prevede che la CRA sia totalmente *autofinanziata* mediante la generazione di cassa dalla gestione corrente durante il periodo di disponibilità.

Tabella 6 – Capex Reserve Account

Target CRA		
Reversible assets Capex	*€'000*	**167,707**
CRA target ratio	*%*	75.0%
Target CRA funding	*€'000*	**125,780**

3.4 Le fonti di copertura

La copertura del fabbisogno finanziario totale del Progetto è stata realizzata attraverso l'impiego di risorse fornite (i) dagli azionisti, sotto forma di apporti diretti di capitale, (ii) tramite un finanziamento dalla Società Friulia S.p.A. conseguente all'operazione di acquisto delle azioni Autovie, (iii) attraverso finanziamenti bancari da BEI – Banca Europea degli

Investimenti e CDP – Cassa Depositi e Presiti e (iv) attraverso i flussi di cassa generati a partire dal primo anno nel corso di tutto il periodo concessorio.

Il totale delle Fonti ammonta a circa 1,964 mln di Euro (IVA esclusa) con un debito bancario pari al 31.4% del totale Fonti.

Le diverse fonti di finanziamento considerate nel PEF hanno l'obiettivo di ottimizzare la struttura finanziaria del Progetto, perseguendo il miglior equilibrio possibile tra il capitale di rischio ed il capitale di debito.

3.4.1 Finanziamento Friulia

Il *Finanziamento Friulia* previsto nel PEF è pari ad un totale di 117.6 mln di Euro. Al finanziamento non corrisponde una effettiva erogazione di cassa, ma risulta essere la contropartita della vendita di azioni della Società Autovie Venete S.P.A., di cui Friulia è azionista. Il finanziamento è previsto:

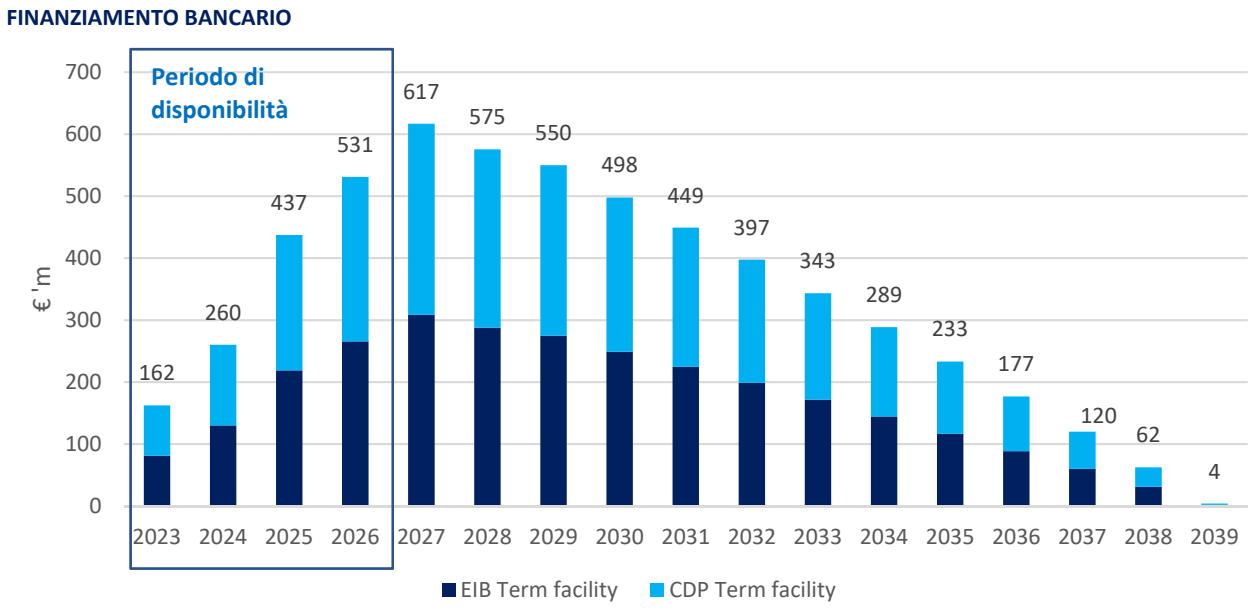
- postergato rispetto al debito bancario, con rimborso in tre tranche semestrali (30.06.2041, 31.12.2041, 30.06.2042);
- fruttifero di interessi (5.0% annuo), con pagamenti a partire dal 2025.

3.4.2 Finanziamento bancario

Il PEF prevede due linee di finanziamento bancario di pari importo da stipulare con i potenziali finanziatori CDP – Cassa Depositi e Prestiti e BEI – Banca Europea degli Investimenti, per un'erogazione complessiva pari a circa 616.8 mln di Euro, su un *commitment* totale di 750 mln di Euro. Il tiraggio della linea è previsto a partire dal primo semestre 2022 e fino al termine del 2026 per una durata del periodo di disponibilità pari a 5 anni. Il *tenor* del finanziamento è di 17.5 anni con rimborso complessivo previsto entro il primo semestre del 2039. Il finanziamento è impiegato nella copertura di parte degli investimenti in *asset* reversibili, del debito da Valore di Subentro e della DSRA.

Tabella 7 – Dettaglio Finanziamento bancario

Dettagli Finanziamento		
Totale Commitment	*€/000*	750,000
Totale Erogazione	*€/000*	616,792
Inizio Periodo di Disponibilità	*data*	31/12/2021
Termine Periodo di Disponibilità	*data*	31/12/2026
Durata Periodo di Disponibilità	*anni*	5.0
Data rimborso finale	*data*	30/06/2039
Tenor	*anni*	17.5



Il Finanziamento è remunerato con un tasso base variabile composto dalla somma di (i) 60% *Hedging* (IRS pari a 0.95%) e (ii) 40% parametrato all'EURIBOR a 6 mesi. Tali tassi sono stati rilevati a marzo 2019 e saranno oggetto di aggiornamento in sede di sottoscrizione dei contratti di finanziamento.

Inoltre, la linea di finanziamento BEI prevede un tasso *spread* pari all'1.7%, mentre per la linea CDP lo *spread* è pari a 2.2%. Per entrambi i finanziamenti sono previsti 2 *step-up* pari a 0.5% il primo al 30.06.2027 ed il secondo al 30.06.2028.

3.4.3 Capitale Sociale e Riserve di Capitale

L'apporto di capitale di rischio ("*Equity*") previsto è pari a circa 303.8 mln di Euro

In particolare, il Capitale complessivo apportato dagli azionisti corrisponde a:

- 5.5 mln di Euro consistenza del patrimonio netto della società prima dell'operazione;
- 298.3 mln di Euro relativi al conferimento di azioni della Società Autovie Venete S.P.A., previsto per il 31.12.2021.

4. RICAVI DI GESTIONE

Il Progetto prevede i seguenti ricavi da gestione:

- Ricavi da pedaggio;
- Ricavi da sub-concessioni;
- Altri proventi.

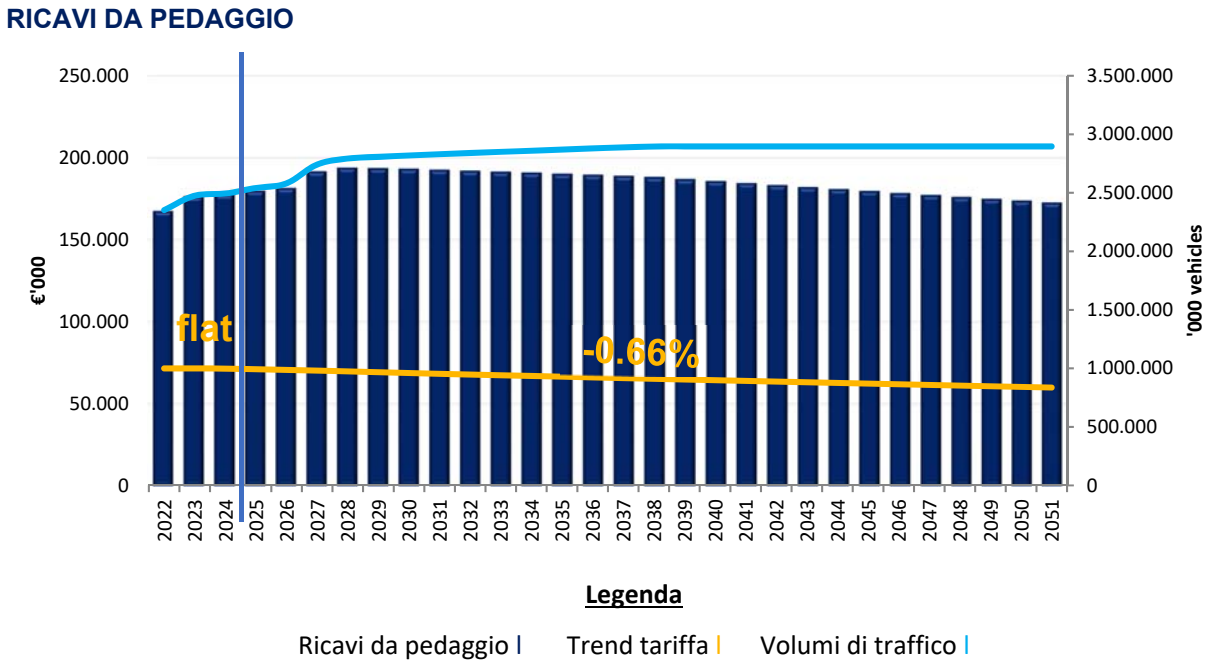
4.1 Ricavi da pedaggio

L'infrastruttura prevede un sistema di esazione per le seguenti tratte autostradali:

- A4 Venezia-Trieste;
- A23 Palmanova-Udine;
- A28 Portogruaro-Conegliano;
- A57 Tangenziale di Mestre per la quota parte;
- A34 raccordo Villesse-Gorizia.

I ricavi da pedaggio sono stati calcolati sulla base dei volumi di traffico previsionali annui e della tariffa dedotta dal c.d. "Piano Finanziario Regolatorio" (PFR), così come richiesto dalla Delibera Art n. 133 del 19 dicembre 2018 (Per un maggior dettaglio sullo schema di esazione adottato si rimanda al Capitolo 9) e si attestano su un valore medio annuo di circa 189 mln di Euro a valori nominali, considerando l'intero arco piano 2022-2051.

Tabella 8 – Ricavi da pedaggio

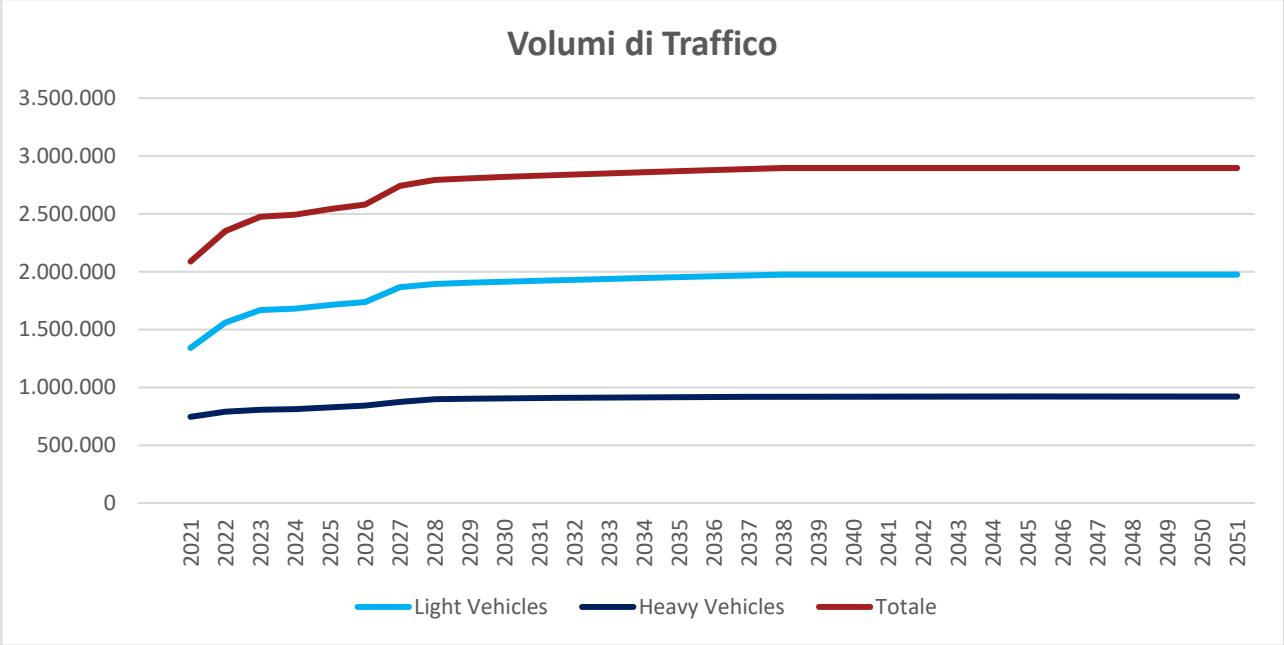


4.1.1 Previsioni di andamento del traffico

Lo studio trasportistico condotto dal consulente del traffico studio Honsell-Catalano ha prodotto una stima dei volumi di traffico a partire dall'anno 2021 fino al 2051 (fine della Concessione).

Di seguito nella Tabella è illustrato l'andamento dei volumi di traffico per il periodo 2021 – 2051 e i relativi tassi di crescita considerati per le rispettive categorie.

Tabella 9 – Volumi di traffico e tassi di crescita



Anno	VEICOLI LEGGERI	*VEICOLI PESANTI*	COMPLESSIVI
2021	21.05%	*6.70%*	**15.50%**
2022	16.34%	*5.94%*	**12.62%**
2023	6.89%	*2.03%*	**5.26%**
2024	0.77%	*0.63%*	**0.72%**
2025	1.86%	*2.00%*	**1.91%**
2026	1.47%	*1.73%*	**1.55%**
2027	7.39%	*3.89%*	**6.24%**
2028	1.53%	*2.54%*	**1.86%**
2029	0.55%	*0.50%*	**0.53%**
2030	0.45%	*0.35%*	**0.42%**
2031	0.43%	*0.27%*	**0.38%**
2032	0.42%	*0.24%*	**0.36%**
2033	0.41%	*0.23%*	**0.35%**
2034	0.40%	*0.22%*	**0.34%**
2035	0.39%	*0.21%*	**0.33%**
2036	0.38%	*0.20%*	**0.32%**
2037	0.37%	*0.19%*	**0.31%**
2038	0.36%	*0.18%*	**0.30%**
2039-51	0.00%	*0.00%*	**0.00%**

4.1.2 Tariffe da pedaggio

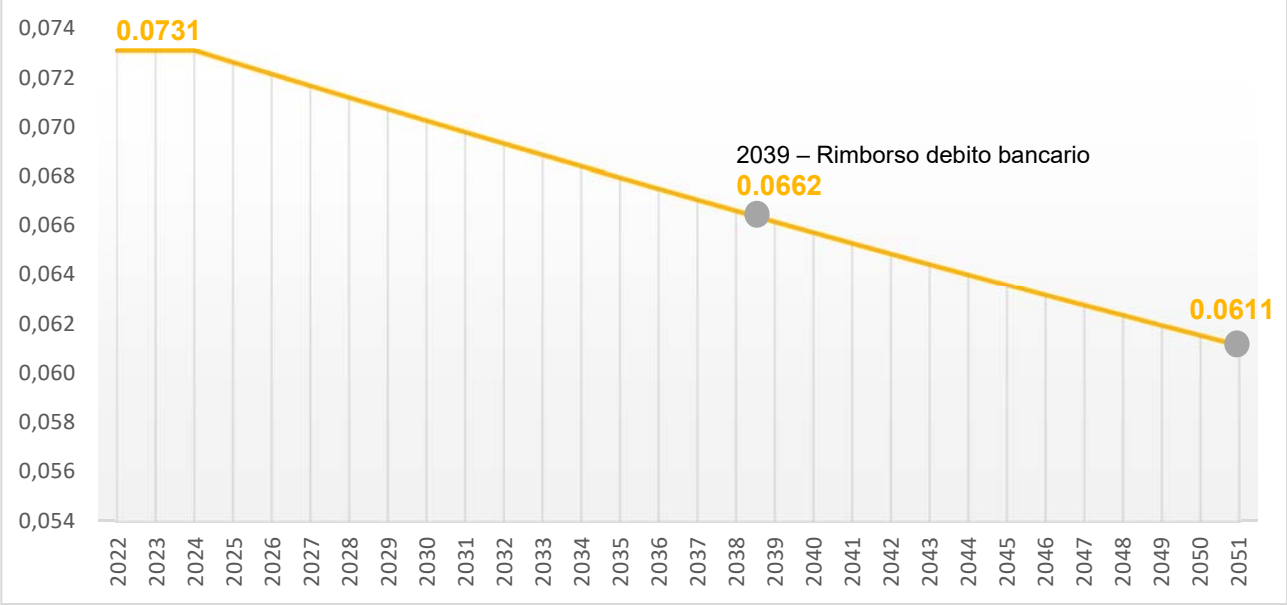
La tariffa iniziale pari a 0.0714 Euro, determinata dall'applicazione del PFR, ed al netto del canone concessionale, risulta in linea con la tariffa attualmente in vigore sulla concessione in oggetto. Nei periodi successivi, la tariffa è prevista *flat* durante il primo periodo regolatorio (01/01/2020 – 31/12/2024) e decrescente a un tasso costante pari a -0.66% a partire dal 01/01/2025.

L'andamento della tariffa è stato determinato in virtù della necessità di:

- garantire il coordinamento tra i flussi di cassa prodotti dalla gestione autostradale e i fabbisogni finanziari necessari per la realizzazione dei nuovi investimenti;
- assicurare la salvaguardia dell'equilibrio economico-finanziario ed il rispetto degli obblighi concessori;

come anche descritto successivamente nella relazione (Cfr capitolo 9 – Piano Finanziario Regolatorio).

Tabella 10 – Tariffa da pedaggio



4.2 Ricavi da sub-concessione

Il valore per l'anno base è desunto dai valori *actual* del bilancio S.p.A. Autovie Venete chiuso al 30.06.2018. Su arco piano sono previsti ricavi da sub-concessione pari a 220.8 mln di Euro, per una media di circa € 7.4 mln di Euro su base annua.

4.3 Altri proventi

Il valore per l'anno base è desunto dai valori *actual* del bilancio S.p.A. Autovie Venete chiuso al 30.06.2018. Su arco piano sono previsti Altri Proventi pari a 261.1 mln di Euro, per una media di circa 8.7 mln di Euro su base annua.

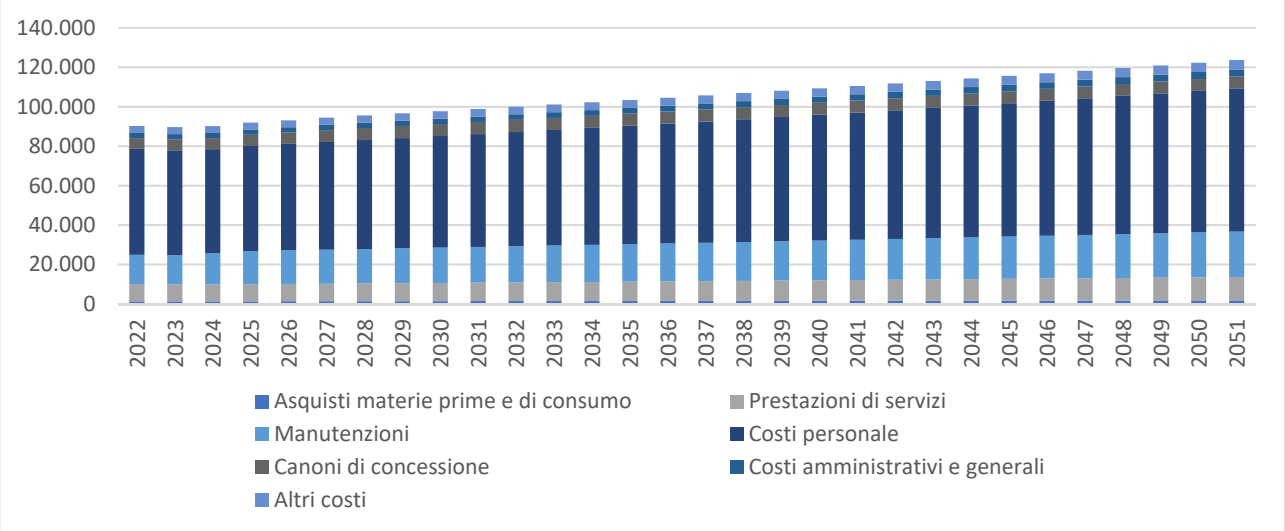
5. COSTI OPERATIVI

I costi operativi, commisurati alla necessità di mantenere un adeguato livello di servizio e i richiesti livelli qualitativi, comprendono, oltre ai Canoni di Concessione previsti per legge, i costi per l'acquisto di materie prime e beni di consumo, i costi per le manutenzioni, i costi per il personale, le prestazioni di servizi, costi amministrativi e generali e altri oneri di gestione.

Per ogni anno del periodo concessorio i costi vengono adeguati all'inflazione e al fattore di efficientamento X (di cui al paragrafo 9.1), in linea con quanto previsto nel PFR, al fine di garantire l'equilibrio economico-finanziario della concessione.

Complessivamente il totale dei costi operativi si attesta durante il periodo di gestione su una media di circa 105.5 mln di Euro a valori nominali su base annuale.

Tabella 11 – Costi operativi



5.1 Costi di manutenzione e rinnovi

I costi di manutenzione e rinnovi (voce 2.7 della Tabella 2 – Conto Economico, PEF Modello Unificato) si riferiscono ai costi afferenti all'insieme dei lavori, servizi e forniture necessari per assicurare il permanere nel tempo degli standard prestazionali, garantendo lo stato di efficienza, sicurezza e pulizia dell'infrastruttura.

La tipologia dei costi di manutenzione ordinaria è stata classificata secondo quanto previsto dall'Allegato G allo Schema di Convenzione:

- Pavimentazioni;
- Opere d'arte;
- Altri elementi del corpo autostradale;
- Sicurezza;
- Esazione pedaggi;
- Verde e pulizie;
- Operazioni invernali;
- Edifici;
- Forniture e manutenzioni varie.

Non sono previsti costi di manutenzioni relativi alla categoria di spesa Galleria.

L'importo inserito nella voce in commento differisce da quanto risultante dal mero calcolo matematico previsto dalla delibera Art 133/2018 ed utilizzato nell'elaborazione del PFR. Come si evince dalle tabelle allegate, per ogni categoria manutentiva è stato identificato un costo unitario di partenza (al chilometro, a edificio a casello a seconda della tipologia di manutenzione) a cui sono stati applicati gli obiettivi di efficientamento. Il costo unitario così ricavato è stato applicato al "volume" dell'infrastruttura in esercizio nel singolo anno di riferimento. Con la stessa metodologia sono stati calcolati i "costi manutentivi incrementali" generati dall'ampliamento dell'infrastruttura dovuta agli investimenti posti in essere.

5.2 Costi per il personale

Il costo del personale, riga 2.6 al netto di riga 2.18 della Tabella 2 – Conto Economico – PEF Modello Unificato è relativo all'intero costo del personale (le voci 2.6.2, 2.6.3, 2.6.4, 2.12 e 2.15 sono state poste pari a 0) e si attesta su un valore medio di 61.6 mln di Euro su base annua. Il valore per l'anno base è desunto dai valori *actual* del bilancio S.p.A. Autovie Venete chiuso al 30.06.2018; per gli anni successivi è prevista una evoluzione in linea con gli obiettivi di efficientamento introdotti dalla delibera Art 133/2018.

5.3 Canoni di Concessione

Gli oneri per Canoni di Concessione, esposti nella riga 2.10 della Tabella 2 – Conto Economico – PEF Modello Unificato, includono:

- Il "Canone di Concessione" come previsto dall'art. 1 comma 1020 della L. 296/2006, calcolato nella misura del 2.4% dei ricavi da pedaggio;
- Il "Canone di Subconcessione" calcolato nella misura del 20% dei proventi da subconcessioni.

5.4 Altri costi di produzione, amministrativi e generali

I costi riportati alle righe 2.7, 2.9, 2.11, 2.17, della Tabella 2 – Conto Economico – PEF Modello Unificato sono stati posti pari, per l'anno base, ai valori dell'ultimo bilancio approvato della S.p.A. Autovie Venete (30.06.2018). Anche per essi è stata prevista, per gli esercizi successivi, una evoluzione in linea con gli obiettivi di efficientamento introdotti dalla delibera Art. 133/2018.

5.5 Fondo rinnovi

L'utilizzo del fondo rinnovi, voce 2.19 della Tabella 2 - Conto Economico, PEF Modello Unificato, è stata posta pari alle manutenzioni effettuate nell'esercizio nel rispetto della capienza del fondo preesistente. Gli accantonamenti, voce 2.20 della Tabella 2 - Conto Economico, PEF Modello Unificato, è stata convenzionalmente posta pari alle manutenzioni previste per l'esercizio successivo a quello di riferimento.

6. INFLAZIONE

Come parametro di inflazione è stato utilizzato quello risultante dal Documento di Economia e Finanza ("DEF") disponibile all'inizio del primo periodo regolatorio come previsto dalla Delibera ART n. 133/2018.

Il parametro inflattivo è stato quindi utilizzato per indicizzare:

- Costi operativi;
- Ricavi da sub-concessione e Altri Proventi.

7. TEMPI MEDI DI INCASSO E PAGAMENTO

Al fine di determinare i flussi di cassa generati dal Progetto, nel PEF sono stati considerati i seguenti tempi medi di incasso e di pagamento:

DPO	Giorni
Acquisti di materie e beni di consumo	60
Prestazioni di servizi	60
Manutenzioni	60
Canoni di concessione	60
Costi amministrativi e generali	60
Altri Costi	60

DSO	Giorni
Ricavi da sub-concessioni	60
Altri Proventi	60

8. IPOTESI FISCALI

Nel PEF implementato sono state adottate le seguenti *assumption* fiscali:

8.1 IRES

E' calcolata l'IRES di periodo ("Imposta sul Reddito delle Società") sulla base di un'aliquota del 24% sul reddito imponibile ai fini IRES come previsto dalle relative norme fiscali. In particolare, la base imponibile IRES è stata calcolata partendo dall'EBIT di periodo con applicate le seguenti correzioni:

- Deducibilità degli oneri finanziari nel limite del 30% del Reddito Operativo Lordo (o EBITDA) in linea con quanto previsto dall'art. 1, comma 33 lettera (i), della Legge Finanziaria 2008. Si precisa che gli oneri finanziari relativi alla fase di esercizio sono stati invece spesati a Conto Economico;
- Deducibilità del 10% della quota IRAP pagata di competenza e della quota IRAP pagata sul costo del personale;
- Deducibilità dei costi di manutenzione sulla base di quanto previsto dal comma 2 dell'art. 107 DPR 917/86 (TUIR);
- Sono riportate a nuovo, a deduzione della base imponibile per gli anni successivi, le eventuali perdite di esercizio registrate fino ad un massimo dell'80% dell'utile.

I pagamenti delle imposte IRES maturate per competenza in un determinato esercizio sono effettuati sulla base del c.d. "metodo storico", il quale prevede il versamento di due acconti, pari rispettivamente al 40% e al 60% delle imposte dovute l'anno precedente, nell'anno in corso, ed il saldo nell'anno successivo.

8.2 IRAP

Il reddito della società è stato assoggettato all'IRAP ("Imposta Regionale sulle Attività Produttive") secondo la disciplina vigente, applicando l'aliquota ordinaria delle Regioni Friuli Venezia Giulia e Veneto pari al 3.90%. Alla luce delle novità introdotte dalla Legge 23 dicembre 2014, n. 190 ("Legge di Stabilità"), dal periodo d'imposta 2015 è stata prevista la deducibilità integrale del costo per i lavoratori dipendenti assunti con contratto a tempo indeterminato, sia a tempo pieno che *part-time*. I pagamenti delle imposte IRAP maturate per competenza in un determinato esercizio sono effettuati sulla base del c.d. "metodo

storico", il quale prevede il versamento di due acconti, pari rispettivamente al 40% e al 60% delle imposte dovute l'anno precedente, nell'anno in corso, ed il saldo nell'anno successivo.

8.3 IVA

In relazione all'IVA ("Imposta sul Valore Aggiunto") applicata nel PEF, come già descritto in precedenza, si è applicata l'aliquota ordinaria del 22% a costi, ricavi ed investimenti. Nello sviluppo di piano si è tenuto conto dell'applicazione della scissione dei pagamenti la cui scadenza è fissata ad oggi al 30.06.2023.

8.4 Ammortamenti

Con riferimento alla politica adottata per gli ammortamenti, in ottemperanza a quanto indicato dall'art.104 del D.P.R. 917/86 (T.U.I.R.), è stato utilizzato nel PEF il criterio finanziario a quote differenziate.

È stata prevista, in fase di costruzione, la capitalizzazione di costi di gestione (costo del personale), mentre gli oneri relativi alla fase di esercizio sono stati spesati a Conto Economico.

Il costo di investimento sostenuto dal Concessionario (inclusivo degli altri costi di gestione capitalizzati) viene iscritto nello Stato Patrimoniale e ammortizzato durante la vita utile della Concessione, in accordo con la normativa civilistica e fiscale vigente.

Il valore del capitale investito che residua al termine dell'esercizio è pari a zero. Quindi ogni quota dell'investimento realizzato viene ammortizzata nel corso del periodo di esercizio considerato.

9. PIANO FINANZIARIO REGOLATORIO

E' stato predisposto il Piano Finanziario Regolatorio ("PFR") in linea con quanto indicato dalla Delibera ART n.133 del 19 dicembre 2018 (di seguito anche "Delibera") che definisce il sistema tariffario di pedaggio per l'affidamento della gestione *in house* delle tratte autostradali A4 Venezia-Trieste, A23 Palmanova-Udine, A28 Portogruaro-Conegliano, A57 Tangenziale di Mestre per la quota parte e A34 raccordo Villesse-Gorizia.

Il nuovo metodo tariffario non prevede il calcolo del WACC *pre-tax*[1] da parte del Concessionario, essendo tale parametro fornito da parte dell'Autorità con cadenza quinquennale. Inoltre il nuovo sistema tariffario si basa su:

- l'applicazione del metodo del *price cap*;
- la determinazione da parte dell'Autorità di un indicatore di produttività X a cadenza quinquennale; per il primo periodo regolatorio tale parametro è stato determinato pari a -2,19%[2]:
- il principio di neutralità economico-finanziaria dato (i) dall'uguaglianza del valore attualizzato dei ricavi e costi ammissibili afferenti agli investimenti correlati alla tariffa di costruzione, scontando gli importi al WACC *pre-tax*, fissato per il primo periodo regolatorio pari a 6,92%, e (ii) dall'azzeramento del valore attuale delle poste figurative, scontando i relativi importi al WACC *pre-tax*.

9.1 Indicatore di produttività X

L'indicatore di produttività X è stato fornito da parte dell'Autorità per il solo primo periodo regolatorio. Ai fini della redazione del PEF e del PFR, fermo restando la facoltà da parte dell'Autorità di determinare un nuovo parametro X per i periodi regolatori successivi al primo, avendo sempre riguardo alla salvaguardia dell'equilibrio economico-finanziario del Concessionario e ai rapporti con gli istituti finanziatori come definito all'art 24.2 dell'Accordo di Cooperazione, si è assunto il raggiungimento del livello obiettivo di efficienza alla fine del

[1] Weighted Average Cost of Capital *pre-tax*: Costo medio ponderato del capitale ante imposte
[2] Delibera ART 133/2019, Allegato A – Art. 19.2

primo periodo regolatorio e, pertanto, si è ipotizzato che l'indicatore di produttività raggiunga un valore pari a 0 a partire dal secondo periodo regolatorio.

9.2 WACC pre-tax

Si riporta di seguito dettaglio del calcolo del WACC *pre-tax*:

WACC			
Risk Free Rate	[1]	Tasso BTP Gennaio 2019	2,68%
Debt Premium	[2]	ROD – RFR	2,00%
Costo del debito nominale	[4]	[1] + [2]	4,68%
IRES	[5]	Legge di bilancio 2017	24,00%
IRAP	[6]	Note	4,82%
Aliquota fiscal	[7]	[5]+[6]	28,82%
Scudo fiscal	[8]	[5]	24,00%
Costo del debito (Nominale, Pre-Tax)	**[9]**	**[4]x(1-[8]/(1-[7])**	**5,00%**
Equity Risk Premium	[10]	ERP	5,50%
Leva finanziaria (D/E)	[11]	Media del settore	0,79
Gearing (D/(D+E))	[12]	Media del settore	0,44
Asset Beta	[13]	Beta	0,38
Equity Beta	[16]	[13]x(1+[11]x(1- [8]))	0,60
Costo dell'Equity (Nominale, Post-Tax)	[17]	**[1]+([10]x[16])**	**6,00%**
Costo dell'Equity (Nominale, Pre-Tax)	[18]	[17]/(1-[7])	8,43%
WACC (Nominale, Pre-Tax)	[19]	**[9]x[12]+[18]x(1-[12])**	**6,92%**

9.3 Determinazione della tariffa

La **tariffa unitaria** è determinata ex-ante nell'anno ponte che intercorre tra l'anno base ed il primo anno del periodo regolatorio successivo, per ogni anno t della concessione, utilizzando una stima dei costi di gestione e costruzione per gli anni successivi (t+1), sulla base della seguente formula:

$$T_t = T_{G,t} + T_{K,t}$$

Dove:

$T_{G,t}$ è la tariffa di gestione;

$T_{K,t}$ è la tariffa di costruzione.

L'andamento della **componente tariffa di gestione** è dettato dall'adeguamento annuale all'inflazione al netto del fattore di produttività X. Le voci di costo ricomprese sono:

- i costi operativi ammessi;
- gli extra-profitti da attività accessorie in deduzione; nel caso specifico, in assenza di un dettaglio dei costi legati alle attività accessorie, si è determinato quale valore in deduzione la differenza tra i ricavi da attività accessorie ed il prodotto tra gli stessi ricavi e il WACC;
- i costi di ammortamento degli *asset* non reversibili, pari agli ammortamenti annui degli *asset* non reversibili risultanti dal PEF;
- i costi di remunerazione degli *asset* non reversibili, pari ogni anno al valore netto degli *asset* non reversibili al 31.12 dell'anno precedente moltiplicato per il WACC *pre-tax*.

Nel caso specifico di Alto Adriatico, la componente di gestione include, in aggiunta ai costi sopracitati, (i) costi operativi incrementali da nuovi investimenti e (ii) costi operativi incrementali da sopravvenienze normative e regolamentari. Tali costi seguono l'andamento delle voci di costo operativo (adeguati ad inflazione e X) a partire dall'anno successivo alla loro prima manifestazione.

La **componente tariffa di costruzione** è costruita al fine di coprire i costi di capitale afferenti agli *asset* reversibili e pertanto si compone di:

- costi di ammortamento degli *asset* reversibili, pari agli ammortamenti degli *asset* reversibili risultanti dal PEF;
- costi di remunerazione degli *asset* reversibili, pari ogni anno al valore netto degli *asset* reversibili al 31.12 dell'anno precedente moltiplicato per il WACC *pre-tax*.

Inoltre, al fine di garantire il principio di neutralità economico-finanziario della concessione definito all'art. 4.2 della Delibera, a tali voci si aggiunge una componente tariffaria figurativa

(di seguito "poste figurative[3]"), di segno positivo o negativo, determinata avendo quali obiettivi:

a. l'uguaglianza del valore attuale al WACC *pre-tax* dei ricavi costruzione e dei costi di costruzione;
b. l'azzeramento del valore attuale delle poste figurative applicando il WACC *pre-tax*;
c. l'evoluzione graduale nell'andamento della tariffa[4];
d. garantire il coordinamento tra i flussi di cassa prodotti dalla gestione autostradale e i fabbisogni finanziari necessari per la realizzazione dei nuovi investimenti;
e. assicurare la salvaguardia dell'equilibrio economico-finanziario ed il rispetto degli obblighi concessori[5];

Al concessionario è richiesta la compilazione del – "Piano Finanziario Regolatorio" (PFR), dal quale si evincono inoltre volumi di traffico e tariffe applicate.

9.4 Piano Finanziario Regolatorio (PFR) ai sensi della Delibera ART n. 133/2018

E' stato predisposto il Piano Finanziario Regolatorio ("PFR") sulla base della metodologia previsto dall'Allegato A della Delibera ART n. 133/2018.

Il PFR è alimentato da tutte le voci presenti nelle tabelle precedentemente indicate ed è da considerarsi come il prospetto sintetico di tutti i flussi e delle variazioni tariffarie che regolano l'intera Concessione. In particolare, si fa riferimento alle seguenti voci:

Componente tariffaria di gestione

- T*. Volumi di traffico previsti (000 veicoli/km)
- T. Volumi di traffico medi annui per periodo regolatorio (000 veicoli/km)
- A. Costi operativi totali ammessi (comprensivi delle attività accessorie)
- A'. Utilizzo di fondo accantonamento per rinnovi
- A''. Costi operativi incrementali da nuovi investimenti

[3] Delibera ART 133/2018, Allegato A – Art. 2.14
[4] Cfr Delibera ART 133/2018, Allegato A – Art. 2.14
[5] Cfr Accordo di Cooperazione, Art 19-bis.1

- A'''. Costi operativi incrementali da sopravvenienze normative e regolamentari
- B. Ricavi da attività accessorie (in deduzione)
- C. Costi operativi totali ammessi netti: somma delle voci A, A' e B
- D. Immobilizzazioni non reversibili al 1/1
- E'. Ammortamento tecnico-economico annuo
- E''. Remunerazione annua
- F. Costi di capitale totali ammessi: somma da di E' e E''
- H. Costi totali afferenti a componente tariffaria di gestione: somma di C e F
- I. Componente tariffaria di gestione unitaria: H diviso T*
- I'. Componente tariffaria di gestione unitaria incrementale: somma di A'' e A''' diviso T*.

Componente tariffaria di costruzione

- J. Opere eseguite e non ammortizzate precedente concessione
- K. Immobilizzazioni reversibili al 1/1
- L. Opere in corso al 1/1
- M. Valore residuo a fine concessione
- N. Totale capitale investito netto di costruzione: somma di J, K, L al netto di M
- O. Ammortamento finanziario annuo
- P. Remunerazione annua
- Q. Costi totali afferenti a componente tariffaria di costruzione: somma di O e P
- R. Componente tariffaria di costruzione unitaria: Q diviso T*
- S. Poste figurative annue.

Componente per oneri di concessione

- U2. Costo annuo per valore della concessione
- U. Costi totali afferenti a componente tariffaria per oneri di concessione: pari a U2
- V. Componente tariffaria per oneri di concessione unitaria: U diviso T*
- W. Tariffa unitaria media (con eventuali poste figurative)
- Y. Ricavi da traffico previsti: W moltiplicato per T*
- Z. Costi totali previsti: somma di H, Q e U.

Le poste figurative, nel rispetto degli obiettivi sopracitati sono state determinate in funzione:

- della tariffa unitaria di partenza pari a quella attualmente in vigore per Autovie Venete;
- del mantenimento di una tariffa invariata per i primi 5 anni allo scopo di ottimizzare la copertura del fabbisogno di finanziamento della parte più rilevante degli investimenti;
- della decrescita della tariffa ad un tasso costante a partire dal sesto anno, tale da azzerare il valore attuale delle poste figurative stesse e raggiungere l'uguaglianza di ricavi e costi di costruzione.

Il processo di calcolo così definito risulta nella definizione di una componente di tariffa unitaria annua relativa alle poste figurative, la quale, moltiplicata per il traffico dell'anno T* determina il valore annuale delle poste (S).

10. EQUILIBRIO ECONOMICO-FINANZIARIO

Ai fini della determinazione dell'equilibrio economico-finanziario di un progetto in PPP il PEF recepisce quanto contenuto nella Delibera ANAC n.318 del 28 marzo 2018 ("Linee Guida n.9"):

"3.1 L'equilibrio economico e finanziario, di cui all'articolo 3, comma 1, lettera fff), del codice dei contratti pubblici, si realizza quando i flussi di cassa derivanti dai ricavi del contratto coprono i flussi di cassa derivanti dai costi ammessi per l'esecuzione del contratto, inclusi quelli relativi all'ammortamento del capitale investito netto e alla remunerazione dello stesso ad un tasso che può essere definito congruo e quelli richiesti per versare le imposte. Detto equilibrio è rappresentato dai valori di specifici indicatori esposti nel PEF ed individuati in dipendenza della metodologia utilizzata per l'analisi di convenienza economica e sostenibilità finanziaria del progetto. Tra gli indicatori cui riferirsi, si annoverano:

a) gli indicatori della capacità del progetto/investimento di generare ricchezza, quali il Tasso Interno di Rendimento (Internal Rate of Return - TIR) di Progetto, che indica, in termini percentuali, il tasso di rendimento dei flussi di cassa associati al Progetto, così come individuato nel PEF e il Valore Attuale Netto (Net Present Value – VAN o NPV) di Progetto, che indica, in termini monetari, il valore creato o disperso dal progetto nell'arco del periodo del contratto di PPP;

b) gli indicatori di riferimento per la redditività dell'operatore economico, quali il VAN dell'azionista che rappresenta, in termini monetari, il valore creato o disperso dall'investimento effettuato dagli azionisti nell'arco del periodo del contratto di PPP e il TIR dell'azionista, che indica, in termini percentuali, il tasso di rendimento dei flussi di cassa associati agli azionisti, così come individuato nel PEF;

c) gli indicatori della sostenibilità finanziaria del progetto, quali il DSCR (Debt Service Cover Ratio) che rappresenta il rapporto tra l'importo del flusso di cassa disponibile in un determinato periodo e il servizio del debito - per capitale e interessi - per il medesimo periodo; il LLCR (Loan Life Cover Ratio) che indica, con riferimento a ciascuna data di calcolo, il rapporto tra il valore attuale netto del flusso di cassa disponibile per il periodo intercorrente tra la data di calcolo e la data finale di rimborso del finanziamento, applicando un tasso di sconto pari al tasso di interesse di tale finanziamento, e la somma degli importi erogati e non rimborsati del finanziamento alla stessa data di calcolo.

In generale e fermi i criteri e le buone pratiche definite dalle Autorità di regolazione competenti, l'equilibrio economico-finanziario è verificato quando, dato un tasso di congrua remunerazione del

capitale investito, il valore attuale netto dei flussi di cassa del progetto (VAN del progetto) è pari a zero. Segnatamente, il PEF è in equilibrio quando il TIR dell'azionista è uguale al costo atteso del capitale investito; il TIR di progetto è uguale al Costo medio ponderato del capitale (Weighted Average Cost of Capital - WACC); il VAN dell'azionista/di progetto è pari a zero. Se i valori di VAN e TIR di progetto non tendono all'equilibrio significa che il contratto contiene margini di extra-redditività per il partner privato che ne riducono il trasferimento del rischio operativo e, pertanto, queste situazioni devono essere attentamente valutate dalle amministrazioni. Dette verifiche sono svolte confrontando il TIR con opportuni benchmark rilevati, ad esempio, dal Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica (DIPE) o dalle Autorità di regolazione. Il WACC rappresenta una media ponderata tra il costo del debito al netto dell'imposizione fiscale e il costo del capitale proprio, pesati per la rispettiva percentuale di incidenza rispetto all'intera strutturale del capitale. Il WACC rappresenta il valore massimo del tasso da applicare al capitale investito netto al fine di determinare il costo di remunerazione del capitale da inserire nel PEF.

3.2 La revisione del PEF di cui agli articoli 165, comma 6, e 182, comma 3, del codice dei contratti pubblici non può essere parziale e deve riguardare tutti gli scostamenti dai valori indicati dell'equilibrio economico e finanziario. Gli eventuali scostamenti rientranti nei rischi allocati alla parte privata sono riequilibrati con oneri e/o compensazioni a carico della stessa. I valori degli indicatori economici e finanziari di progetto rappresentano un utile strumento di monitoraggio delle revisioni del piano. Le variazioni di detti valori, 10 rilevati nel corso dell'esecuzione del contratto potrebbero segnalare casi in cui la revisione del PEF ha modificato le condizioni di equilibrio iniziale a vantaggio della parte privata.

3.3 L'articolo 182, comma 3, del codice dei contratti pubblici dei contratti pubblici si applica anche alla revisione del PEF nell'ambito di contratti di concessione prevista all'articolo 165, comma 6, del codice dei contratti pubblici. Tra gli eventi non imputabili all'operatore economico che danno diritto a una revisione del PEF rientrano gli eventi di forza maggiore tali da rendere oggettivamente impossibile o eccessivamente oneroso, in tutto o in parte, l'adempimento delle obbligazioni contrattuali. Il contratto di PPP riporta un elenco tassativo di casi di forza maggiore. A titolo esemplificativo, possono considerarsi eventi di forza maggiore:

a) scioperi, fatta eccezione per quelli che riguardano l'amministrazione o l'operatore economico, ovvero l'affidatario di lavori o servizi oggetto del contratto di PPP;

b) guerre o atti di ostilità, comprese azioni terroristiche, sabotaggi, atti vandalici e sommosse, insurrezioni e altre agitazioni civili;

c) esplosioni, radiazioni e contaminazioni chimiche;

d) fenomeni naturali avversi di particolare gravità ed eccezionalità, comprese esondazioni, fulmini, terremoti, siccità, accumuli di neve o ghiaccio;

e) epidemie e contagi;

f) indisponibilità di alimentazione elettrica, gas o acqua per cause non imputabili all'amministrazione, all'operatore economico o a terzi affidatari di lavori o servizi oggetto del contratto;

g) impossibilità, imprevista e imprevedibile, per fatto del terzo, di accedere a materie prime e/o servizi necessari alla realizzazione dell'intervento."

Considerando quanto riportato, si analizzano gli indicatori di convenienza economica e sostenibilità finanziaria ("bancabilità") del Progetto, ovvero:

Convenienza economica

- Tasso Interno di Rendimento di Progetto ("TIR_P ");
- Tasso Interno di Rendimento degli Azionisti ("TIR_A");

Sostenibilità finanziaria

- Debt Service Cover Ratio ("DSCR");
- Loan life Cover Ratio ("LLCR").

10.1 Tasso Interno di Rendimento del Progetto

Il TIR di progetto ("TIR_P") esprime la capacità dell'investimento di sostenere i costi attraverso la creazione di valore nell'esercizio dell'opera, indipendentemente dalla composizione e dalla dimensione delle fonti di finanziamento.

Il TIR è quindi da considerarsi come il tasso che rende nullo il VAN dei flussi di cassa di un progetto, esprimendo, pertanto, il tasso di rendimento economico specifico in termini percentuali di un determinato progetto sulla base di una serie di esborsi iniziali e di successivi flussi di cassa positivi.

Analiticamente il TIR è il tasso di attualizzazione che rende nulla la somma algebrica dei flussi di cassa in un dato periodo, ed eguaglia, pertanto, il valore attuale dei flussi di cassa attesi nel tempo al valore delle attività che li genera.

Nel caso specifico, Il valore dei flussi di cassa da attualizzare è stato stimato, per ciascun anno di piano, dal flusso di liquidità della gestione operativa al lordo delle uscite di cassa per imposte dei singoli anni.

Il valore del $\mathrm{TIR_P}$ così calcolato è pari al 7.08%, in linea con il WACC *pre-tax* pari al 6,92% fornito dall'Autorità di cui al paragrafo 9.2.

10.2 Tasso Interno di Rendimento degli Azionisti

Oltre alla redditività della Concessione è stata calcolata anche la redditività del Concessionario attraverso l'analisi e la verifica del Tasso Interno di Rendimento ("TIR") precedentemente descritto, calcolato però sulla base della distribuzione temporale dei flussi di cassa spettanti agli azionisti (*Shareholder Cash Flow* – "SCF"). Sono stati indicati con segno negativo i versamenti monetari di capitale proprio e di prestito subordinato, e con segno positivo i dividendi, i rimborsi della quota capitale e gli interessi sul prestito subordinato.

Il TIR Azionisti ($\mathrm{TIR_A}$) è stato calcolato applicando la seguente formula:

$$\sum_{t=0}^{n} \frac{\mathbf{SCF_t^-}}{(1+\mathbf{TIR_A})^t} + \sum_{t=0}^{n} \frac{\mathbf{SCF_t^+}}{(1+\mathbf{TIR_A})^t} = 0$$

SCF = *Shareholder Cash Flow*.

Gli "SCF" da tenere in considerazione per il calcolo del $\mathrm{TIR_A}$ sono rappresentati nella seguente Tabella:

Flusso di cassa per TIR degli azionisti	
-	Versamenti di Capitale Proprio
+	Distribuzioni (dividendi e riserve di capitale)
=	Shareholder Cash Flow

Il valore del TIR calcolato sugli Shareholder Cash Flow, che tengono in considerazione peraltro l'andamento previsionale dei dividendi e riserve di capitale che verranno distribuiti durante l'arco della concessione, è pari a: 6.04%.

Si sottolinea che l'andamento delle distribuzioni di dividendi e riserve di capitale sono calcolate nella logica dell'equilibrio economico-finanziario pur nelle more della sottoscrizione del contratto di finanziamento.

10.3 Debt Service Coverage Ratio ("DSCR")

Si è proceduto al calcolo del Debt Service Coverage Ratio ("DSCR") anno per anno, a partire dal primo anno e fino all'ultimo anno di rimborso del debito:

La formula di calcolo utilizzata per il DSCR è la seguente:

$$\mathbf{DSCR} = \frac{\mathbf{FCSD}}{\mathbf{DS}}$$

DSCR = Debt Service Cover Ratio;

FCSD = Flusso di cassa per il servizio del debito, ottenuto come somma del flusso di liquidità della gestione operativa;

DS = Debt service (somma di quote capitali ed oneri finanziari);

Nella fattispecie, è stato previsto un profilo di rimborso dei finanziamenti bancari a quote differenziali, tali da rispettare in ogni periodo il valore target di DSCR pari a 1.45x, in linea con le condizioni di mercato.

Il valore del DSCR minimo e medio risultante dal PEF è di conseguenza pari a 1.45x.

10.4 Loan Life Cover Ratio ("LLCR")

Si è proceduto al calcolo del Loan Life Cover Ratio ("LLCR") anno per anno, a partire dal primo anno e fino all'ultimo anno di rimborso del debito.

La formula di calcolo utilizzata per il LLCR è la seguente:

$$LLCR = \frac{\sum_{t=s}^{s+n} \frac{FCO_t}{(1+i)^t} + DSRA}{O_t}$$

LLCR= Loan Life Cover Ratio;

FCO_t= Flusso di cassa operativo al tempo t-esimo;

DSRA= Debt Service Reserve Account, ossia le giacenze vincolate al servizio del debito;

O_t= Debito Residuo ("Outstanding") al tempo t-esimo;

i= Tasso di interesse Debito Senior (operatività);

s= Anno di valutazione

s+n= Ultimo anno per cui è previsto il rimborso del Debito Senior

Il valore del LLCR minimo risultante dal PEF è pari a 1.60x.

Raccordo tariffa
PFE - PFR

	VKM LEGGERI	VKM PESANTI	VKM COMPLESSIVI	tariffa netta (come da PFR)	canone concessione 2,4%	tariffa lorda canone concessine (utilizzata nel PF DICOTER)	Ricavi da pedaggio Euro/000
2022	1.560.982	791.114	2.352.095	0,07138	0,00171	0,07309	171.922
2023	1.668.532	807.186	2.475.718	0,07138	0,00171	0,07309	180.958
2024	1.681.343	812.265	2.493.608	0,07138	0,00171	0,07309	182.266
2025	1.712.691	828.519	2.541.209	0,07091	0,00170	0,07261	184.520
2026	1.737.889	842.820	2.580.710	0,07044	0,00169	0,07213	186.152
2027	1.866.235	875.605	2.741.840	0,06998	0,00168	0,07166	196.470
2028	1.894.858	897.854	2.792.711	0,06952	0,00167	0,07118	198.795
2029	1.905.279	902.343	2.807.622	0,06906	0,00166	0,07071	198.538
2030	1.913.853	905.501	2.819.354	0,06860	0,00165	0,07025	198.053
2031	1.922.083	907.946	2.830.029	0,06815	0,00164	0,06978	197.491
2032	1.930.155	910.125	2.840.281	0,06770	0,00162	0,06932	196.899
2033	1.938.069	912.219	2.850.288	0,06725	0,00161	0,06887	196.289
2034	1.945.821	914.244	2.860.065	0,06681	0,00160	0,06841	195.663
2035	1.953.410	916.164	2.869.574	0,06637	0,00159	0,06796	195.019
2036	1.960.833	917.996	2.878.829	0,06593	0,00158	0,06751	194.357
2037	1.968.093	919.740	2.887.834	0,06550	0,00157	0,06707	193.679
2038	1.975.179	921.396	2.896.574	0,06506	0,00156	0,06662	192.984
2039	1.975.179	921.396	2.896.574	0,06463	0,00155	0,06619	191.711
2040	1.975.179	921.396	2.896.574	0,06421	0,00154	0,06575	190.446
2041	1.975.179	921.396	2.896.574	0,06378	0,00153	0,06532	189.190
2042	1.975.179	921.396	2.896.574	0,06336	0,00152	0,06488	187.942
2043	1.975.179	921.396	2.896.574	0,06295	0,00151	0,06446	186.702
2044	1.975.179	921.396	2.896.574	0,06253	0,00150	0,06403	185.471
2045	1.975.179	921.396	2.896.574	0,06212	0,00149	0,06361	184.247
2046	1.975.179	921.396	2.896.574	0,06171	0,00148	0,06319	183.032
2047	1.975.179	921.396	2.896.574	0,06130	0,00147	0,06277	181.825
2048	1.975.179	921.396	2.896.574	0,06090	0,00146	0,06236	180.625
2049	1.975.179	921.396	2.896.574	0,06050	0,00145	0,06195	179.434
2050	1.975.179	921.396	2.896.574	0,06010	0,00144	0,06154	178.250
2051	1.975.179	921.396	2.896.574	0,05970	0,00143	0,06113	177.074

Tasso di congrua remunerazione

WACC			
Nominal Risk Free Rate	[1]	RFR	2,68%
Debt Premium	[2]	ROD – RFR	2,00%
Cost of Debt (Nominal)	[4]	[1] + [2]	4,68%
IRES	[5]	Budget Law 2017	24,00%
IRAP	[6]	Notes	4,82%
Tax Rate	[7]	[5]+[6]	28,82%
Tax shield	[8]	[5]	24,00%
Cost of Debt (Nominal, Pre-Tax)	**[9]**	**[4]x(1-[8]/(1-[7])**	**5,00%**
Equity Risk Premium	[10]	ERP	5,50%
Fin. Leverage (D/E)	[11]	Industry Average	0,79
Gearing (D/(D+E))	[12]	Industry Average	0,44
Asset Beta	[13]	Beta	0,38
Equity Beta	[16]	[13]x(1+[11]x(1- [8]))	0,60
Cost of Equity (Nominal, Post-Tax)	[17]	**[1]+([10]x[16])**	**6,00%**
Cost of Equity (Nominal, Pre-Tax)	[18]	[17]/(1-[7])	8,43%
WACC (Nominal, Pre-Tax)	[19]	**[9]x[12]+[18]x(1-[12])**	**6,92%**

Piano Finanziario Regolatorio

				Anno Base	*Anno Ponte*	P1 - Primo periodo tariffario				P2 - Secondo periodo tariffario					P3 - Terzo periodo tariffario					P4 - Quarto periodo tariffario					P5 - Quinto periodo tariffario					P6 - Sesto periodo tariffario				
				2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045	2046	2047	2048	2049	2050	2051	2052
Volumi di traffico (000 veicoli/km)		T*		-	-	-	-	2.352.095	2.475.718	2.493.608	2.541.209	2.580.710	2.741.840	2.792.711	2.807.622	2.819.354	2.830.029	2.840.281	2.850.288	2.860.065	2.869.574	2.878.829	2.887.834	2.896.574	2.896.574	2.896.574	2.896.574	2.896.574	2.896.574	2.896.574	2.896.574	2.896.574	2.896.574	2.896.574	2.896.574	2.896.574	2.896.574	2.896.574
Volumi di traffico per periodo regolatorio (000 veicoli/km)		T		-	-	2.440.474	2.440.474	2.440.474	2.440.474	2.440.474	2.692.818	2.692.818	2.692.818	2.692.818	2.692.818	2.840.003	2.840.003	2.840.003	2.840.003	2.840.003	2.885.877	2.885.877	2.885.877	2.885.877	2.885.877	2.896.574	2.896.574	2.896.574	2.896.574	2.896.574	2.896.574	2.896.574	2.896.574	2.896.574	2.896.574	2.896.574	2.896.574
COMPONENTE TARIFFARIA DI GESTIONE (in migliaia di euro)																																				
Costi operativi totali ammessi (comprensivi delle attività accessorie)	€'000	A		72.557	73.428	72.701	71.981	71.268	70.563	69.864	70.703	71.551	72.410	73.279	74.158	75.048	75.948	76.860	77.782	78.715	79.660	80.616	81.583	82.562	83.553	84.556	85.570	86.597	87.636	88.688	89.752	90.829	91.919	93.022	94.139	95.268	96.412	-
Utilizzo di fondo accantonamento per rinnovi	€'000	A'		14.454	14.627	14.483	14.339	14.197	14.057	13.918	14.085	14.254	14.425	14.598	14.773	14.950	15.130	15.311	15.495	15.681	15.869	16.059	16.252	16.447	16.645	16.844	17.046	17.251	17.458	17.667	17.879	18.094	18.311	18.531	18.753	18.978	19.206	-
Costi operativi incrementali da nuovi investimenti	€'000	A"		-	-	125	509	660	708	1.161	1.685	1.743	1.764	1.785	1.806	1.828	1.850	1.872	1.895	1.917	1.940	1.964	1.987	2.011	2.035	2.060	2.084	2.109	2.135	2.160	2.186	2.212	2.239	2.266	2.293	2.321	2.348	-
Costi operativi incrementali da sopravvenuenze normative	€'000	A"'		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ricavi da attività accessorie (in deduzione)	€'000	B	Eaa	(13.347)	(13.508)	(13.374)	(13.241)	(13.110)	(12.981)	(12.852)	(13.006)	(13.162)	(13.320)	(13.480)	(13.642)	(13.806)	(13.971)	(14.139)	(14.309)	(14.480)	(14.654)	(14.830)	(15.008)	(15.188)	(15.370)	(15.555)	(15.741)	(15.930)	(16.121)	(16.315)	(16.511)	(16.709)	(16.909)	(17.112)	(17.317)	(17.525)	(17.736)	-
Costi operativi totali ammessi netti	**€'000**	**C=A+A'-B**	**Co - Eaa**	**73.664**	**74.548**	**73.810**	**73.079**	**72.355**	**71.639**	**70.930**	**71.781**	**72.642**	**73.514**	**74.396**	**75.289**	**76.192**	**77.107**	**78.032**	**78.968**	**79.916**	**80.875**	**81.846**	**82.828**	**83.822**	**84.827**	**85.845**	**86.876**	**87.918**	**88.973**	**90.041**	**91.121**	**92.215**	**93.321**	**94.441**	**95.574**	**96.721**	**97.882**	**-**
Immobilizzazioni non reversibili al 1/1	€'000	D		5.364	5.426	5.372	5.319	5.266	5.214	5.162	5.224	5.287	5.350	5.415	5.480	5.545	5.612	5.679	5.747	5.816	5.886	5.957	6.028	6.101	6.174	6.248	6.323	6.399	6.476	6.553	6.632	6.711	6.792	6.873	6.956	7.039	7.124	-
Ammortamento tecnico-economico annuo	€'000	E'	Ca,nr	1.918	1.941	1.922	1.903	1.884	1.865	1.847	1.869	1.891	1.914	1.937	1.960	1.984	2.008	2.032	2.056	2.081	2.106	2.131	2.157	2.182	2.209	2.235	2.262	2.289	2.317	2.344	2.373	2.401	2.430	2.459	2.488	2.518	2.549	-
Remunerazione annua	€'000	E"	Crc,nr	371	375	372	368	364	361	357	362	366	370	375	379	384	388	393	398	402	407	412	417	422	427	432	438	443	448	453	459	464	470	476	481	487	493	-
Costi di capitale totali ammessi	**€'000**	**F=E'+E"**		**2.289**	**2.316**	**2.294**	**2.271**	**2.248**	**2.226**	**2.204**	**2.230**	**2.257**	**2.284**	**2.312**	**2.340**	**2.368**	**2.396**	**2.425**	**2.454**	**2.483**	**2.513**	**2.543**	**2.574**	**2.605**	**2.636**	**2.668**	**2.700**	**2.732**	**2.765**	**2.798**	**2.831**	**2.865**	**2.900**	**2.935**	**2.970**	**3.005**	**3.042**	**-**
Costi totali afferenti a componente tariffaria di gestione	**€'000**	**H=C+F**	**Cg**	**75.953**	**76.864**	**76.103**	**75.350**	**74.604**	**73.865**	**73.134**	**74.011**	**74.900**	**75.798**	**76.708**	**77.629**	**78.560**	**79.503**	**80.457**	**81.422**	**82.399**	**83.388**	**84.389**	**85.401**	**86.426**	**87.463**	**88.513**	**89.575**	**90.650**	**91.738**	**92.839**	**93.953**	**95.080**	**96.221**	**97.376**	**98.544**	**99.727**	**100.924**	**-**
Componente tariffaria di gestione unitaria	€'000	I	Tg	**-**	**0,031496**	**0,031184**	**0,030875**	**0,030569**	**0,030267**	**0,029967**	**0,027485**	**0,027815**	**0,028148**	**0,028486**	**0,028828**	**0,027662**	**0,027994**	**0,028330**	**0,028670**	**0,029014**	**0,028895**	**0,029242**	**0,029593**	**0,029948**	**0,030307**	**0,030558**	**0,030925**	**0,031296**	**0,031671**	**0,032051**	**0,032436**	**0,032825**	**0,033219**	**0,033618**	**0,034021**	**0,034429**	**0,034842**	**-**
Componente tariffaria di gestione unitaria incrementale	€'000	I'	Tig	**-**	**-**	**0,000085**	**0,000278**	**0,000270**	**0,000285**	**0,000466**	**0,000626**	**0,000638**	**0,000634**	**0,000637**	**0,000643**	**0,000644**	**0,000650**	**0,000657**	**0,000664**	**0,000670**	**0,000672**	**0,000679**	**0,000687**	**0,000694**	**0,000703**	**0,000711**	**0,000720**	**0,000728**	**0,000737**	**0,000746**	**0,000755**	**0,000764**	**0,000773**	**0,000782**	**0,000792**	**0,000801**	**0,000811**	**-**
COMPONENTE TARIFFARIA DI COSTRUZIONE (in migliaia di euro)																																				
Opere eseguite e non ammortizzate precedente concessione	€'000	J		-	-	-	530.151	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Immobilizzazioni reversibili al 1/1	€'000	K		-	-	-	-	530.151	565.863	657.692	816.334	905.708	980.859	1.000.346	1.012.980	952.773	895.668	837.163	777.250	719.275	663.220	609.068	556.802	506.401	457.847	411.372	366.935	324.489	283.993	245.402	208.673	173.761	140.624	109.216	79.494	51.413	24.930	0
Opere in corso al 1/1	€'000	L		-	-	-	-	96.457	157.537	223.691	153.763	138.840	87.470	80.237	5.560	6.720	3.360	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Valore residuo a fine concessione	€'000	M		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Totale capitale investito netto di costruzione	**€'000**	**N = J+K+L+M**		**-**	**-**	**-**	**530.151**	**626.608**	**723.400**	**881.383**	**970.097**	**1.044.548**	**1.068.329**	**1.080.583**	**1.018.540**	**959.493**	**899.028**	**837.163**	**777.250**	**719.275**	**663.220**	**609.068**	**556.802**	**506.401**	**457.847**	**411.372**	**366.935**	**324.489**	**283.993**	**245.402**	**208.673**	**173.761**	**140.624**	**109.216**	**79.494**	**51.413**	**24.930**	**0**
Ammortamento finanziario annuo	€'000	O	Ca,r	-	-	-	-	60.745	65.708	65.049	64.388	63.690	67.982	67.603	65.768	63.825	61.865	59.913	57.975	56.055	54.152	52.267	50.401	48.554	46.474	44.438	42.445	40.496	38.591	36.729	34.912	33.138	31.408	29.722	28.081	26.483	24.930	-
Remunerazione annua	€'000	P	Crc,r	-	-	-	-	36.686	39.158	45.512	56.490	62.675	67.875	69.224	70.098	65.932	61.980	57.932	53.786	49.774	45.895	42.148	38.531	35.043	31.683	28.467	25.392	22.455	19.652	16.982	14.440	12.024	9.731	7.558	5.501	3.558	1.725	-
Costi totali afferenti a componente tariffaria di costruzione	**€'000**	**Q=O+P**		**-**	**-**	**-**	**-**	**97.431**	**104.866**	**110.562**	**120.879**	**126.365**	**135.858**	**136.827**	**135.866**	**129.757**	**123.845**	**117.844**	**111.761**	**105.829**	**100.047**	**94.414**	**88.931**	**83.597**	**78.157**	**72.905**	**67.837**	**62.951**	**58.243**	**53.711**	**49.352**	**45.162**	**41.139**	**37.280**	**33.582**	**30.041**	**26.655**	**-**
Componente tariffaria di costruzione pura	**€'000**	**R=Q/T***	**Tk**			**0,00000**	**0,00000**	**0,04142**	**0,04236**	**0,04434**	**0,04757**	**0,04897**	**0,04955**	**0,04899**	**0,04839**	**0,04602**	**0,04376**	**0,04149**	**0,03921**	**0,03700**	**0,03486**	**0,03280**	**0,03080**	**0,02886**	**0,02698**	**0,02517**	**0,02342**	**0,02173**	**0,02011**	**0,01854**	**0,01704**	**0,01559**	**0,01420**	**0,01287**	**0,01159**	**0,01037**	**0,00920**	**0,00000**
Poste figurative annue	€'000	S	PF			-	-	(2.077)	(3.786)	(8.455)	(12.118)	(18.005)	(22.910)	(24.025)	(24.725)	(16.150)	(12.046)	(7.890)	(3.680)	350	5.555	9.249	12.766	16.106	19.238	22.505	25.259	27.827	30.211	32.414	34.438	36.288	37.964	39.470	40.809	41.984	42.997	-
Componente tariffaria di costruzione unitaria	**€'000**	**R=(Z+S)/T'-I-I'**	**Tk**			**0,04011**	**0,04023**	**0,04054**	**0,04083**	**0,04095**	**0,04280**	**0,04199**	**0,04119**	**0,04039**	**0,03959**	**0,04030**	**0,03950**	**0,03871**	**0,03792**	**0,03712**	**0,03680**	**0,03601**	**0,03522**	**0,03442**	**0,03362**	**0,03294**	**0,03214**	**0,03134**	**0,03054**	**0,02973**	**0,02893**	**0,02812**	**0,02731**	**0,02650**	**0,02568**	**0,02487**	**0,02405**	**0,00000**
COMPONENTE PER ONERI DI CONCESSIONE (in migliaia di euro)																																				
Costo annuo per valore della concessione	€'000	U2	Cvc	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Costi totali afferenti a componente tariffaria per oneri di concessione	**€'000**	**U=U2**	**Coc**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**
Componente tariffaria per oneri di concessione unitaria	€'000	V=U/T*	Toc	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
TARIFFA UNITARIA MEDIA - RICAVI - COSTI																																				
Tariffa unitaria media (con eventuali poste figurative)	€'000	W=I+R+V	T'		0,07138	0,07138	0,07138	0,07138	0,07138	0,07138	0,07091	0,07044	0,06998	0,06952	0,06906	0,06860	0,06815	0,06770	0,06725	0,06681	0,06637	0,06593	0,06550	0,06506	0,06463	0,06421	0,06378	0,06336	0,06295	0,06253	0,06212	0,06171	0,06130	0,06090	0,06050	0,06010	0,05970	-
Ricavi da traffico previsionali	€'000	Y=W*T*				-	-	167.893	176.717	177.994	180.195	181.789	191.865	194.136	193.885	193.411	192.862	192.284	191.689	191.078	190.448	189.802	189.140	188.461	187.218	185.983	184.756	183.537	182.327	181.124	179.929	178.742	177.563	176.392	175.228	174.072	172.924	-
Costi totali previsti	€'000	Z=H+Q*U						172.695	179.439	184.857	196.575	203.007	213.420	215.320	215.301	210.145	205.198	200.173	195.078	190.146	185.375	180.767	176.320	172.034	167.656	163.477	159.497	155.710	152.116	148.710	145.491	142.454	139.599	136.922	134.419	132.088	129.927	-

ANALISI DEI FLUSSI DI CASSA

Valore attuale netto: ricavi da traffico previsti	€'000	1.275.630,334
Valore attuale netto: costi totali previsti	€'000	1.275.630,338
Valore attuale netto: poste figurative	€'000	(0)
Valore attuale netto: ricavi da traffico previsti	€'000	2.308,364
Valore attuale netto: costi totali previsti	€'000	2.309,759
Valore attuale netto: poste figurative	€'000	(0)

ANALISI DEI FLUSSI DI CASSA DI COSTRUZIONE

Valore attuale netto: ricavi da traffico previsti	€'000	1.275.630,334
Valore attuale netto: costi totali previsti	€'000	1.275.630,338
Valore attuale netto: poste figurative	€'000	(0)

0

Indici di Sostenibilità

KEY FINANCIAL RATIOS AND METRICS FOR EACH SCENARIO

SENIOR LOAN		
Total Drawdown	*€'000*	616.792
Full Repayment	*date*	30/06/2039
Tenor	*years*	17,5
ADSCR		
ADSCR Min	*x*	1,45x
ADSCR Min (Date)	*date*	30/06/2027
ADSCR Min % below target	*%*	-
ADSCR Avg	*x*	1,49x
LLCR		
LLCR w.o DSRA Min	*x*	1,55x
LLCR w.o DSRA Min (Date)	*date*	31/12/2028
LLCR w.o DSRA Min % below target	*%*	-
LLCR w. DSRA Min	*x*	1,60x
LLCR w. DSRA Min (Date)	*date*	31/12/2027
LLCR w.o DSRA Min % below target	*%*	-
Key Performance metrics		
Project IRR	*%*	7,08%
Pre-tax Nominal WACC	*%*	6,92%
Equity IRR	*%*	6,04%
Post-tax Cost of Equity (Ke)	*%*	6,00%

Piano finanziario modello D.I. 125/1997 (DICOTER)

1	Tabella 1 - CONTO FINANZIARIO	Unit	Codice Dicoter	Total	31/12/2021	31/12/2022	31/12/2023	31/12/2024	31/12/2025	31/12/2026	31/12/2027	31/12/2028	31/12/2029	31/12/2030	31/12/2031	31/12/2032	31/12/2033	31/12/2034	31/12/2035	31/12/2036	31/12/2037	31/12/2038	31/12/2039	31/12/2040	31/12/2041	31/12/2042	31/12/2043	31/12/2044	31/12/2045	31/12/2046	31/12/2047	31/12/2048	31/12/2049	31/12/2050	31/12/2051	31/12/2052
1,01	Area Operativa																																		
	Utile (Perdita) netto di esercizio	€'000	1.1	742.757	-	(523)	12.659	10.747	8.324	7.570	11.225	13.184	14.341	15.933	17.443	19.045	20.734	22.748	24.813	26.864	28.903	30.931	32.189	32.043	33.238	35.940	35.705	35.365	34.989	34.578	34.131	33.646	33.125	32.569	50.297	-
	Accantonamenti e ammortamenti	€'000	1.2	1.548.322	-	76.408	68.770	67.765	66.552	65.786	70.103	69.750	67.941	66.024	64.089	62.165	60.253	58.362	56.486	54.629	52.791	50.973	48.923	46.915	44.952	43.033	41.159	39.328	37.542	35.799	34.101	32.448	30.839	29.275	5.160	-
	Quota TFR maturata nell'esercizio	€'000	1.3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Autofinanziamento	**€'000**	**1.4**	**2.291.079**	**-**	**75.885**	**81.430**	**78.513**	**74.876**	**73.357**	**81.328**	**82.934**	**82.282**	**81.957**	**81.532**	**81.210**	**80.987**	**81.110**	**81.298**	**81.492**	**81.695**	**81.903**	**81.112**	**78.958**	**78.190**	**78.974**	**76.864**	**74.693**	**72.531**	**70.377**	**68.231**	**66.094**	**63.965**	**61.843**	**55.457**	**-**
	Variazione capitale circolante netto operativo	€'000	1.5	-	114.951	(112.628)	(1.694)	(13.001)	4.731	32.427	(1.880)	(16.393)	4.129	(150)	319	6	65	153	48	28	28	27	256	442	(423)	(475)	930	36	15	16	17	18	19	20	(4.252)	(7.785)
	Flusso di liquidità della gestione corrente	**€'000**	**1.6**	**2.291.079**	**114.951**	**(36.744)**	**79.736**	**65.512**	**79.608**	**105.784**	**79.447**	**66.541**	**86.411**	**81.806**	**81.851**	**81.216**	**81.052**	**81.263**	**81.346**	**81.521**	**81.723**	**81.930**	**81.367**	**79.400**	**77.767**	**78.499**	**77.793**	**74.729**	**72.546**	**70.393**	**68.249**	**66.113**	**63.984**	**61.864**	**51.205**	**(7.785)**
	Costi capitalizzati	€'000	1.7	(25.249)	-	(3.017)	(3.973)	(4.678)	(4.451)	(3.860)	(3.070)	(560)	(560)	(720)	(360)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Investimenti in beni reversibili	€'000	1.8	(1.458.537)	(530.151)	(93.440)	(153.564)	(219.013)	(149.312)	(134.980)	(84.400)	(79.677)	(5.000)	(6.000)	(3.000)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Contributi in conto capitale	€'000	1.9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Investimenti in beni non reversibili	€'000	1.10;1.18	(64.536)	(700)	(1.875)	(1.856)	(1.858)	(1.880)	(1.903)	(1.926)	(1.949)	(1.972)	(1.996)	(2.020)	(2.044)	(2.068)	(2.093)	(2.118)	(2.144)	(2.170)	(2.196)	(2.222)	(2.249)	(2.276)	(2.303)	(2.331)	(2.358)	(2.387)	(2.415)	(2.444)	(2.474)	(2.503)	(2.533)	(1.274)	-
	Investimenti per immobilizzazioni immateriali	€'000	1.11	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Saldo altri flussi gestione operativa	€'000	1.12	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Flusso di liquidità della gestione operativa	**€'000**	**1.13**	**742.757**	(415.900)	(135.075)	(79.657)	(160.037)	(76.036)	(34.959)	(9.948)	(15.645)	78.879	73.091	76.471	79.172	78.984	79.170	79.228	79.377	79.553	79.735	79.145	77.152	75.492	76.196	75.463	72.371	70.160	67.977	65.804	63.639	61.480	59.330	49.931	(7.785)
1,02	Area Finanziaria																																		
	Apporto degli azionisti	€'000	1.14	303.800	303.800	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Accensione nuovi prestiti	€'000	1.15	621.348	-	154.852	98.935	179.314	97.813	90.434	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Prefinanziamento contraente generale	€'000	1.16	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Variazione posizione verso ANAS (Accensione Debito verso Friulia)	€'000	1.17	150.054	117.600	5.880	5.880	5.880	880	3.374	880	880	880	880	880	880	880	880	880	880	880	880	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Utili distribuiti	€'000	1.19	(1.046.557)	-	(0)	-	-	-	-	(5.678)	(8.418)	(9.888)	(10.756)	(11.950)	(13.082)	(14.284)	(15.551)	(17.061)	(18.609)	(20.148)	(21.678)	(144.413)	(78.029)	-	(34.505)	(76.042)	(73.475)	(71.275)	(69.091)	(66.914)	(64.747)	(62.586)	(37.284)	(32.569)	(68.525)
	Rimborso prestiti consolidati (Debito verso Friulia)	€'000	1.20	(150.054)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(32.454)	-	(114.048)	(3.552)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Rimborso nuovi prestiti a medio-lungo termine	€'000	1.21	(621.348)	-	-	-	-	-	-	(38.683)	(26.356)	(52.991)	(49.618)	(52.548)	(55.057)	(55.571)	(56.200)	(56.717)	(57.301)	(57.909)	(58.525)	(3.871)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Flusso di liquidità della gestione finanziaria	**€'000**	1.22	(742.757)	421.400	160.732	104.815	185.194	98.693	93.808	(43.481)	(33.894)	(61.999)	(59.494)	(63.618)	(67.260)	(68.975)	(70.871)	(72.898)	(75.031)	(77.177)	(79.322)	(180.738)	(78.029)	(114.048)	(38.057)	(76.042)	(73.475)	(71.275)	(69.091)	(66.914)	(64.747)	(62.586)	(37.284)	(32.569)	(68.525)
	Variazione CRA	€'000	1.22.1	0	-	-	-	-	-	(125.780)	69.284	56.496	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Variazione DSRA	€'000	1.22.2	(0)	-	-	-	-	-	(31.198)	6.836	(12.662)	2.685	(499)	(211)	814	767	835	812	811	819	28.218	1.973	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Variazione posizione finanziaria a breve	**€'000**	**1.23**	**58.949**	**5.500**	**25.657**	**25.157**	**25.157**	**22.657**	**(98.129)**	**22.691**	**(5.706)**	**19.565**	**13.097**	**12.643**	**12.727**	**10.776**	**9.134**	**7.141**	**5.158**	**3.196**	**28.631**	**(99.620)**	**(877)**	**(38.556)**	**38.139**	**(579)**	**(1.105)**	**(1.115)**	**(1.113)**	**(1.110)**	**(1.108)**	**(1.106)**	**22.046**	**17.362**	**(76.311)**

2	Tabella 2 - CONTO ECONOMICO	Unit	Codice Dicoter	Total	31/12/2021	31/12/2022	31/12/2023	31/12/2024	31/12/2025	31/12/2026	31/12/2027	31/12/2028	31/12/2029	31/12/2030	31/12/2031	31/12/2032	31/12/2033	31/12/2034	31/12/2035	31/12/2036	31/12/2037	31/12/2038	31/12/2039	31/12/2040	31/12/2041	31/12/2042	31/12/2043	31/12/2044	31/12/2045	31/12/2046	31/12/2047	31/12/2048	31/12/2049	31/12/2050	31/12/2051	31/12/2052	
2,01	**Ricavi**																																			
	Ricavi da pedaggi	€'000	2.1	5.656.006	-	171.922	180.958	182.266	184.520	186.152	196.470	198.795	198.538	198.053	197.491	196.899	196.289	195.663	195.019	194.357	193.679	192.984	191.711	190.446	189.190	187.942	186.702	185.471	184.247	183.032	181.825	180.625	179.434	178.250	177.074	-
	Proventi netti da subconcessioni e attività collaterali	€'000	2.2	220.846	-	6.423	6.359	6.296	6.372	6.448	6.526	6.604	6.683	6.763	6.845	6.927	7.010	7.094	7.179	7.265	7.352	7.441	7.530	7.620	7.712	7.804	7.898	7.993	8.089	8.186	8.284	8.383	8.484	8.586	8.689	-
	Altri proventi	€'000	2.3	261.138	-	7.595	7.519	7.445	7.534	7.625	7.716	7.809	7.903	7.997	8.093	8.191	8.289	8.388	8.489	8.591	8.694	8.798	8.904	9.011	9.119	9.228	9.339	9.451	9.564	9.679	9.795	9.913	10.032	10.152	10.274	-
	Ricavi lavori c/terzi	€'000	2.4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Totale	**€'000**	**2.5**	**6.137.990**	**-**	**185.940**	**194.837**	**196.007**	**198.426**	**200.225**	**210.712**	**213.208**	**213.124**	**212.814**	**212.429**	**212.016**	**211.588**	**211.146**	**210.687**	**210.213**	**209.726**	**209.223**	**208.145**	**207.077**	**206.021**	**204.975**	**203.939**	**202.915**	**201.901**	**200.897**	**199.904**	**198.922**	**197.950**	**196.988**	**196.037**	**-**
2,02	**Costi Operativi**																																			
	Costi di produzione																																			
	Personale addetto alla riscossione	€'000	2.6.1	(1.872.253)	-	(56.734)	(57.158)	(57.336)	(57.741)	(57.790)	(57.647)	(55.792)	(56.454)	(57.285)	(57.604)	(57.931)	(58.626)	(59.330)	(60.041)	(60.762)	(61.491)	(62.229)	(62.976)	(63.731)	(64.496)	(65.270)	(66.053)	(66.846)	(67.648)	(68.460)	(69.282)	(70.113)	(70.954)	(71.806)	(72.667)	-
	Personale addetto alla sicurezza	€'000	2.6.2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Personale addetto alla manutenzione	€'000	2.6.3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Personale addetto alla direzione lavori	€'000	2.6.4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Costi manutenzione e rinnovi	€'000	2.7	(579.856)	-	(14.815)	(14.721)	(15.918)	(16.787)	(17.082)	(17.287)	(17.494)	(17.704)	(17.917)	(18.132)	(18.349)	(18.570)	(18.792)	(19.018)	(19.246)	(19.477)	(19.711)	(19.947)	(20.187)	(20.429)	(20.674)	(20.922)	(21.173)	(21.427)	(21.685)	(21.945)	(22.208)	(22.475)	(22.745)	(23.019)	-
	Costi lavori c/terzi	€'000	2.8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Prestazioni di servizi	€'000	2.9	(301.126)	-	(8.758)	(8.671)	(8.585)	(8.688)	(8.792)	(8.898)	(9.005)	(9.113)	(9.222)	(9.333)	(9.445)	(9.558)	(9.673)	(9.789)	(9.906)	(10.025)	(10.145)	(10.267)	(10.390)	(10.515)	(10.641)	(10.769)	(10.898)	(11.029)	(11.161)	(11.295)	(11.431)	(11.568)	(11.707)	(11.847)	-
	Canoni di concessione	€'000	2.10	(179.913)	-	(5.411)	(5.615)	(5.634)	(5.703)	(5.757)	(6.020)	(6.092)	(6.102)	(6.106)	(6.109)	(6.111)	(6.113)	(6.115)	(6.116)	(6.118)	(6.119)	(6.120)	(6.107)	(6.095)	(6.083)	(6.071)	(6.060)	(6.050)	(6.040)	(6.030)	(6.021)	(6.012)	(6.003)	(5.995)	(5.988)	-
	Acquisti di materie e beni di consumo	€'000	2.11.1	(45.821)	-	(1.333)	(1.319)	(1.306)	(1.322)	(1.338)	(1.354)	(1.370)	(1.387)	(1.403)	(1.420)	(1.437)	(1.454)	(1.472)	(1.490)	(1.507)	(1.526)	(1.544)	(1.562)	(1.581)	(1.600)	(1.619)	(1.639)	(1.658)	(1.678)	(1.698)	(1.719)	(1.739)	(1.760)	(1.781)	(1.803)	-
	Variazione delle rimanenze	€'000	2.11.2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Altri costi di produzione	€'000	2.11.3	(121.679)	-	(3.539)	(3.504)	(3.469)	(3.511)	(3.553)	(3.595)	(3.639)	(3.682)	(3.726)	(3.771)	(3.816)	(3.862)	(3.909)	(3.955)	(4.003)	(4.051)	(4.100)	(4.149)	(4.199)	(4.249)	(4.300)	(4.352)	(4.404)	(4.457)	(4.510)	(4.564)	(4.619)	(4.674)	(4.730)	(4.787)	-
	Costi commerciali																																			
	Costi personale	€'000	2.12	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Prestazioni di servizi	€'000	2.13	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Altri costi commerciali	€'000	2.14	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Costi amministrativi e generali																																			
	Personale	€'000	2.15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Prestazioni di servizi	€'000	2.16	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Altri costi amministrativi e generali	€'000	2.17	(90.708)	-	(2.638)	(2.612)	(2.586)	(2.617)	(2.649)	(2.680)	(2.712)	(2.745)	(2.778)	(2.811)	(2.845)	(2.879)	(2.914)	(2.949)	(2.984)	(3.020)	(3.056)	(3.093)	(3.130)	(3.167)	(3.205)	(3.244)	(3.283)	(3.322)	(3.362)	(3.402)	(3.443)	(3.485)	(3.526)	(3.569)	-
	(Costi capitalizzati; spese del personale)	€'000	2.18.1	25.249	-	3.017	3.973	4.678	4.451	3.860	3.070	560	560	720	360	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	(Costi capitalizzati. Costi materiali)	€'000	2.18.2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	(Costi capitalizzati. Costi per servizi)	€'000	2.18.3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Fondo rinnovi																																			
	Utilizzo	€'000	2.19	565.041	-	-	14.721	15.918	16.787	17.082	17.287	17.494	17.704	17.917	18.132	18.349	18.570	18.792	19.018	19.246	19.477	19.711	19.947	20.187	20.429	20.674	20.922	21.173	21.427	21.685	21.945	22.208	22.475	22.745	23.019	-
	Accantonamento	€'000	2.20	(565.041)	-	(14.721)	(15.918)	(16.787)	(17.082)	(17.287)	(17.494)	(17.704)	(17.917)	(18.132)	(18.349)	(18.570)	(18.792)	(19.018)	(19.246)	(19.477)	(19.711)	(19.947)	(20.187)	(20.429)	(20.674)	(20.922)	(21.173)	(21.427)	(21.685)	(21.945)	(22.208)	(22.475)	(22.745)	(23.019)	-	-
	Altri accantonamenti e svalutazioni	€'000	2.21	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Totale Costi Operativi	**€'000**	**2.22**	**(3.166.108)**	**-**	**(104.930)**	**(90.824)**	**(91.025)**	**(92.213)**	**(93.306)**	**(94.619)**	**(95.753)**	**(96.840)**	**(97.933)**	**(99.037)**	**(100.155)**	**(101.285)**	**(102.429)**	**(103.586)**	**(104.757)**	**(105.942)**	**(107.141)**	**(108.341)**	**(109.555)**	**(110.785)**	**(112.030)**	**(113.290)**	**(114.566)**	**(115.859)**	**(117.167)**	**(118.491)**	**(119.832)**	**(121.190)**	**(122.565)**	**(100.661)**	**-**
	Margine operativo lordo (02.05 - 02.22)	**€'000**	**2.23**	**2.971.882**	**-**	**81.009**	**104.013**	**104.982**	**106.213**	**106.919**	**116.093**	**117.454**	**116.284**	**114.881**	**113.392**	**111.861**	**110.303**	**108.717**	**107.101**	**105.456**	**103.783**	**102.082**	**99.804**	**97.522**	**95.236**	**92.945**	**90.649**	**88.348**	**86.041**	**83.730**	**81.413**	**79.089**	**76.760**	**74.423**	**95.376**	**-**
2,03	**Ammortamenti**																																			
	Ammortamento finanziario	€'000	2.24	(1.483.786)	-	(60.745)	(65.708)	(65.049)	(64.388)	(63.690)	(67.982)	(67.603)	(65.768)	(63.825)	(61.865)	(59.913)	(57.975)	(56.055)	(54.152)	(52.267)	(50.401)	(48.554)	(46.474)	(44.438)	(42.445)	(40.496)	(38.591)	(36.729)	(34.912)	(33.138)	(31.408)	(29.722)	(28.081)	(26.483)	(24.930)	-
	Ammortamento tecnico beni reversibili	€'000	2.25	-																																
	Ammortamento tecnico beni non reversibili	€'000	2.26	(64.536)	-	(942)	(1.865)	(1.847)	(1.869)	(1.891)	(1.914)	(1.937)	(1.960)	(1.984)	(2.008)	(2.032)	(2.056)	(2.081)	(2.106)	(2.131)	(2.157)	(2.182)	(2.209)	(2.235)	(2.262)	(2.289)	(2.317)	(2.344)	(2.373)	(2.401)	(2.430)	(2.459)	(2.488)	(2.518)	(3.249)	-
	Ammortamento immobilizzazioni immateriali	€'000	2.27	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Totale Ammortamenti	**€'000**	**2.28**	**(1.548.322)**	**-**	**(61.687)**	**(67.573)**	**(66.896)**	**(66.257)**	**(65.581)**	**(69.896)**	**(69.540)**	**(67.728)**	**(65.809)**	**(63.872)**	**(61.944)**	**(60.031)**	**(58.136)**	**(56.258)**	**(54.398)**	**(52.557)**	**(50.737)**	**(48.683)**	**(46.673)**	**(44.707)**	**(42.785)**	**(40.908)**	**(39.074)**	**(37.284)**	**(35.539)**	**(33.838)**	**(32.181)**	**(30.569)**	**(29.001)**	**(28.179)**	**-**
	Risultato operativo (2.23 - 2.28)	**€'000**	**2.29**	**1.423.560**	**-**	**19.322**	**36.440**	**38.085**	**39.956**	**41.338**	**46.197**	**47.914**	**48.556**	**49.072**	**49.520**	**49.917**	**50.272**	**50.580**	**50.843**	**51.058**	**51.226**	**51.346**	**51.121**	**50.849**	**50.529**	**50.160**	**49.742**	**49.275**	**48.757**	**48.192**	**47.575**	**46.908**	**46.191**	**45.422**	**67.197**	**-**
	Oneri e proventi finanziari:																																			
	Oneri finanziari su prestiti consolidati con garanzia dello Stato (Debito v/Friulia)	€'000	2.30	(115.809)	-	(5.880)	(5.880)	(5.880)	(5.880)	(5.880)	(5.880)	(5.880)	(5.880)	(5.880)	(5.880)	(5.880)	(5.880)	(5.880)	(5.880)	(5.880)	(5.880)	(5.880)	(5.880)	(5.880)	(4.001)	(89)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Oneri finanziari su prestiti consolidati senza garanzia dello Stato	€'000	2.31	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Oneri rimodulazione F.C.G.	€'000	2.32	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Costi dei nuovi finanziamenti a medio-lungo termine	€'000	2.33	(215.450)	-	(2.717)	(5.249)	(9.664)	(13.726)	(16.607)	(21.099)	(23.025)	(21.951)	(20.035)	(18.026)	(15.982)	(13.807)	(11.314)	(9.031)	(6.743)	(4.399)	(1.993)	(79)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Proventi (oneri) finanziari netti a breve termine	€'000	2.34	206	-	1	4	6	9	11	15	10	6	8	9	10	11	12	13	14	14	14	8	3	3	1	3	2	2	2	2	2	3	5	-
	Proventi (oneri) netti da immobilizzazioni finanziarie	€'000	2.35	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Altri proventi (oneri) finanziari netti	€'000	2.36																																	
	Upfront fees	€'000	2.36.1	(7.125)	-	380	(1.177)	(2.053)	(4.079)	(4.751)	(2.613)	659	895	976	898	942	909	579	482	401	288	135	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Commitment fees	€'000	2.36.2	(9.432)	-	(3.023)	(2.643)	(1.768)	(1.207)	(791)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Patronage fees	€'000	2.36.3	(21.133)	-	(879)	(1.215)	(1.560)	(1.560)	(1.560)	(1.560)	(1.560)	(1.560)	(1.560)	(1.560)	(1.560)	(1.530)	(1.284)	(992)	(697)	(399)	(96)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	(Costi capitalizzati. Oneri finanziari)	€'000	2.37	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Totale Oneri e proventi finanziari	**€'000**	**2.38**	(368.743)	-	(12.119)	(16.159)	(20.920)	(26.444)	(29.579)	(31.137)	(29.797)	(28.490)	(26.491)	(24.559)	(22.470)	(20.297)	(17.887)	(15.408)	(12.906)	(10.376)	(7.820)	(5.948)	(5.877)	(3.998)	(88)	3	2	2	2	2	2	2	3	5	-
	Proventi e oneri straordinari	**€'000**	**2.39**	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Risultato prima delle imposte (2.29 + 2.38 + 2.39)	**€'000**	**2.40**	**1.054.817**	**-**	**7.204**	**20.280**	**17.166**	**13.512**	**11.759**	**15.060**	**18.118**	**20.067**	**22.580**	**24.961**	**27.447**	**29.975**	**32.694**	**35.435**	**38.153**	**40.850**	**43.526**	**45.173**	**44.972**	**46.531**	**50.071**	**49.744**	**49.277**	**48.760**	**48.194**	**47.578**	**46.910**	**46.193**	**45.425**	**67.203**	**-**
	Imposte sul reddito di esercizio	€'000	2.41	(312.060)	-	(7.727)	(7.621)	(6.418)	(5.188)	(4.189)	(3.835)	(4.934)	(5.725)	(6.648)	(7.518)	(8.402)	(9.241)	(9.946)	(10.622)	(11.289)	(11.946)	(12.595)	(12.985)	(12.928)	(13.293)	(14.131)	(14.039)	(13.912)	(13.771)	(13.616)	(13.447)	(13.264)	(13.067)	(12.857)	(16.906)	-
	Utile (Perdita) di esercizio (2.40 - 2.41)	**€'000**	**2.42**	**742.757**	**-**	**(523)**	**12.659**	**10.747**	**8.324**	**7.570**	**11.225**	**13.184**	**14.341**	**15.933**	**17.443**	**19.045**	**20.734**	**22.748**	**24.813**	**26.864**	**28.903**	**30.931**	**32.189**	**32.043**	**33.238**	**35.940**	**35.705**	**35.365**	**34.989**	**34.578**	**34.131**	**33.646**	**33.125**	**32.569**	**50.297**	**-**

3	Tabella 3 - CONTO DEGLI INVESTIMENTI	Unit	Codice Dicoter	Total	31/12/2021	31/12/2022	31/12/2023	31/12/2024	31/12/2025	31/12/2026	31/12/2027	31/12/2028	31/12/2029	31/12/2030	31/12/2031	31/12/2032	31/12/2033	31/12/2034	31/12/2035	31/12/2036	31/12/2037	31/12/2038	31/12/2039	31/12/2040	31/12/2041	31/12/2042	31/12/2043	31/12/2044	31/12/2045	31/12/2046	31/12/2047	31/12/2048	31/12/2049	31/12/2050	31/12/2051	31/12/2052
3,01	**Immobilizzazioni in beni reversibili**																																		
	Opere in esercizio	€'000	3.1	42.480.281	386.952	521.473	616.193	751.057	808.887	942.240	1.387.909	1.468.146	1.473.706	1.480.426	1.483.786	1.483.786	1.483.786	1.483.786	1.483.786	1.483.786	1.483.786	1.483.786	1.483.786	1.483.786	1.483.786	1.483.786	1.483.786	1.483.786	1.483.786	1.483.786	1.483.786	1.483.786	1.483.786	1.483.786	1.483.786	1.483.786
	Opere in corso	€'000	3.2	1.383.976	143.199	105.135	167.952	256.779	352.712	358.199	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Nuove opere	€'000	3.3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Oneri finanziari capitalizzati su prestiti consolidati	€'000	3.4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Oneri finanziari capitalizzati su nuovi prestiti	€'000	3.5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Oneri diversi capitalizzati	€'000	3.6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Fondo ammortamento tecnico	€'000	3.7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Fondo ammortamento finanziario	€'000	3.7bis	(27.998.552)	-	(60.745)	(126.453)	(191.502)	(255.891)	(319.580)	(387.563)	(455.166)	(520.933)	(584.758)	(646.623)	(706.536)	(764.511)	(820.566)	(874.718)	(926.984)	(977.385)	(1.025.939)	(1.072.414)	(1.116.851)	(1.159.297)	(1.199.793)	(1.238.384)	(1.275.113)	(1.310.025)	(1.343.162)	(1.374.570)	(1.404.292)	(1.432.373)	(1.458.856)	(1.483.786)	(1.483.786)
	Totale immobilizzazioni reversibili nette	**€'000**	**3.8**	**15.865.705**	**530.151**	**565.863**	**657.692**	**816.334**	**905.708**	**980.859**	**1.000.346**	**1.012.980**	**952.773**	**895.668**	**837.163**	**777.250**	**719.275**	**663.220**	**609.068**	**556.802**	**506.401**	**457.847**	**411.372**	**366.935**	**324.489**	**283.993**	**245.402**	**208.673**	**173.761**	**140.624**	**109.216**	**79.494**	**51.413**	**24.930**	**0**	**0**
3,02	**Immobilizzazioni in beni non reversibili**																																		
	Immobilizzazioni tecniche non reversibili	€'000	3.9	1.015.137	-	1.875	3.731	5.589	7.469	9.372	11.297	13.246	15.218	17.214	19.233	21.277	23.346	25.439	27.557	29.701	31.871	34.066	36.288	38.537	40.812	43.115	45.446	47.804	50.191	52.607	55.051	57.525	60.028	62.562	63.836	63.836
	Fondo ammortamento tecnico beni non reversibili	€'000	3.10	(983.691)	-	(942)	(2.807)	(4.654)	(6.523)	(8.414)	(10.329)	(12.266)	(14.226)	(16.210)	(18.217)	(20.249)	(22.305)	(24.386)	(26.492)	(28.623)	(30.780)	(32.962)	(35.171)	(37.406)	(39.668)	(41.957)	(44.274)	(46.618)	(48.991)	(51.392)	(53.821)	(56.280)	(58.769)	(61.287)	(63.836)	(63.836)
	Totale immobilizzazioni non reversibili nette	**€'000**	**3.11**	**31.447**	**-**	**933**	**923**	**934**	**946**	**957**	**969**	**980**	**992**	**1.004**	**1.016**	**1.028**	**1.040**	**1.053**	**1.066**	**1.078**	**1.091**	**1.104**	**1.118**	**1.131**	**1.145**	**1.158**	**1.172**	**1.186**	**1.201**	**1.215**	**1.229**	**1.244**	**1.259**	**1.274**	**-**	**-**
	Immobilizzazioni immateriali nette	€'000	3.12	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Immobilizzazioni finanziarie	€'000	3.13	21.000	700	700	700	700	700	700	700	700	700	700	700	700	700	700	700	700	700	700	700	700	700	700	700	700	700	700	700	700	700	700	-	-
	Capitale circolante netto operativo	€'000	3.14	(410.523)	(114.951)	(2.323)	(629)	12.372	7.641	(24.787)	(22.906)	(6.513)	(10.642)	(10.492)	(10.811)	(10.817)	(10.881)	(11.035)	(11.083)	(11.111)	(11.139)	(11.167)	(11.422)	(11.864)	(11.441)	(10.966)	(11.896)	(11.932)	(11.947)	(11.963)	(11.980)	(11.998)	(12.018)	(12.038)	(7.785)	-
	Altri impieghi netti correnti	€'000	3.15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Totale Impieghi	**€'000**	**3.16**	**15.515.414**	**415.900**	**565.173**	**658.687**	**830.340**	**914.995**	**957.729**	**979.109**	**1.008.147**	**943.822**	**886.880**	**828.068**	**768.162**	**710.134**	**653.938**	**599.751**	**547.469**	**497.053**	**448.485**	**401.768**	**356.901**	**314.893**	**274.885**	**235.379**	**198.628**	**163.715**	**130.576**	**99.165**	**69.440**	**41.355**	**14.867**	**(7.785)**	**0**

4	Tabella 4 - CONTO DEI FINANZIAMENTI	Unit	Codice Dicoter	Total	31/12/2021	31/12/2022	31/12/2023	31/12/2024	31/12/2025	31/12/2026	31/12/2027	31/12/2028	31/12/2029	31/12/2030	31/12/2031	31/12/2032	31/12/2033	31/12/2034	31/12/2035	31/12/2036	31/12/2037	31/12/2038	31/12/2039	31/12/2040	31/12/2041	31/12/2042	31/12/2043	31/12/2044	31/12/2045	31/12/2046	31/12/2047	31/12/2048	31/12/2049	31/12/2050	31/12/2051	31/12/2052
4,01	**Patrimonio netto**																																			
	Capitale sociale	€'000	4.1	470.890	15.190	15.190	15.190	15.190	15.190	15.190	15.190	15.190	15.190	15.190	15.190	15.190	15.190	15.190	15.190	15.190	15.190	15.190	15.190	15.190	15.190	15.190	15.190	15.190	15.190	15.190	15.190	15.190	15.190	-
	Riserve e utili (perdite) a nuovo	€'000	4.2	7.633.762	288.610	288.679	288.720	301.284	311.910	320.196	322.271	324.959	327.812	331.397	335.381	339.741	344.503	349.686	355.373	361.576	368.292	375.518	262.035	216.195	248.238	246.972	206.870	169.100	133.191	99.089	66.753	36.137	7.197	3.038	3.038	0
	Utile (perdita) di esercizio	€'000	4.3	739.719	-	(592)	12.027	10.210	7.907	7.192	10.663	12.740	14.341	15.933	17.443	19.045	20.734	22.748	24.813	26.864	28.903	30.931	32.189	32.043	33.238	35.940	35.705	35.365	34.989	34.578	34.131	33.646	33.125	32.569	50.297	-
	Totale	**€'000**	**4.4**	8.844.371	**303.800**	**303.277**	**315.936**	**326.684**	**335.007**	**342.578**	**348.125**	**352.890**	**357.343**	**362.520**	**368.014**	**373.976**	**380.427**	**387.624**	**395.376**	**403.630**	**412.386**	**421.639**	**309.414**	**263.428**	**296.666**	**298.102**	**257.765**	**219.655**	**183.370**	**148.857**	**116.074**	**84.973**	**55.512**	**50.797**	**68.525**	**0**
	Contibuto conto impianti	**€'000**	**4.5**	-	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**
4,02	**Fondo per rischi ed imoeri**																																			
	Fondo rinnovo beni reversibili	€'000	4.6	565.041	-	14.721	15.918	16.787	17.082	17.287	17.494	17.704	17.917	18.132	18.349	18.570	18.792	19.018	19.246	19.477	19.711	19.947	20.187	20.429	20.674	20.922	21.173	21.427	21.685	21.945	22.208	22.475	22.745	23.019	-	-
	Fondo trattamento fine rapporto	€'000	4.7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Altri fondi	€'000	4.8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Totale	**€'000**	**4.9**	565.041	**-**	**14.721**	**15.918**	**16.787**	**17.082**	**17.287**	**17.494**	**17.704**	**17.917**	**18.132**	**18.349**	**18.570**	**18.792**	**19.018**	**19.246**	**19.477**	**19.711**	**19.947**	**20.187**	**20.429**	**20.674**	**20.922**	**21.173**	**21.427**	**21.685**	**21.945**	**22.208**	**22.475**	**22.745**	**23.019**	**-**	**-**
4,03	**Debiti finanziari netti**																																			
	Prestiti consolidati con garanzia dello Stato	€'000	4.10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Prestiti consolidati senza garanzia dello Stato	€'000	4.11	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Finanziamento contraente generale	€'000	4.12	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	ANAS (Debiti v/Friulia)	€'000	4.13	2.762.616	117.600	123.480	129.360	135.240	136.120	139.494	140.374	141.254	142.134	143.014	143.894	144.774	145.654	146.534	147.414	148.294	149.174	150.054	117.600	117.600	3.552	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Prestiti da contrarre a medio-lungo termine	€'000	4.14	5.726.257	-	154.852	253.787	433.101	530.914	621.348	582.664	556.309	503.317	453.699	401.151	346.094	290.522	234.322	177.605	120.304	62.395	3.871	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Saldo posizione finanziaria a breve	€'000	4.15	(1.816.242)	(5.500)	(31.157)	(56.314)	(81.472)	(104.129)	(6.000)	(28.691)	(22.985)	(42.551)	(55.648)	(68.291)	(81.018)	(91.793)	(100.927)	(108.069)	(113.226)	(116.422)	(145.053)	(45.433)	(44.556)	(6.000)	(44.139)	(43.559)	(42.455)	(41.340)	(40.226)	(39.116)	(38.009)	(36.903)	(58.949)	(76.311)	0
	CRA	€'000	4.15 bis	(182.276)	-	-	-	-	-	(125.780)	(56.496)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	DSRA	€'000	4.15 ter	(392.138)	-	-	-	-	-	(31.198)	(24.361)	(37.024)	(34.338)	(34.838)	(35.049)	(34.235)	(33.468)	(32.633)	(31.822)	(31.010)	(30.191)	(1.973)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Totale	**€'000**	**4.16**	6.098.217	**112.100**	**247.175**	**326.833**	**486.870**	**562.905**	**597.864**	**613.490**	**637.554**	**568.562**	**506.227**	**441.706**	**375.616**	**310.916**	**247.296**	**185.129**	**124.362**	**64.956**	**6.899**	**72.167**	**73.044**	**(2.448)**	**(44.139)**	**(43.559)**	**(42.455)**	**(41.340)**	**(40.226)**	**(39.116)**	**(38.009)**	**(36.903)**	**(58.949)**	**(76.311)**	**0**
	Totale Fonti	**€'000**	**4.17**	**15.515.414**	**415.900**	**565.173**	**658.687**	**830.340**	**914.995**	**957.729**	**979.109**	**1.008.147**	**943.823**	**886.880**	**828.068**	**768.162**	**710.134**	**653.938**	**599.751**	**547.469**	**497.053**	**448.485**	**401.768**	**356.901**	**314.893**	**274.885**	**235.379**	**198.628**	**163.715**	**130.576**	**99.165**	**69.440**	**41.355**	**14.867**	**(7.785)**	**0**

5	Tabella 5 - CONTO DEL FABBISOGNO FINANZIARIO ANNUO E RELATIVA COPERTURA	Unit	Codice Dicoter	Total	31/12/2021	31/12/2022	31/12/2023	31/12/2024	31/12/2025	31/12/2026	31/12/2027	31/12/2028	31/12/2029	31/12/2030	31/12/2031	31/12/2032	31/12/2033	31/12/2034	31/12/2035	31/12/2036	31/12/2037	31/12/2038	31/12/2039	31/12/2040	31/12/2041	31/12/2042	31/12/2043	31/12/2044	31/12/2045	31/12/2046	31/12/2047	31/12/2048	31/12/2049	31/12/2050	31/12/2051	31/12/2052
5,01	**Fabbisogno netto**																																		
	Investimenti in immobilizzazioni materiali e immateriali	€'000	5.1 ; 5.2	1.548.322	530.851	98.332	159.393	225.549	155.643	140.743	89.396	82.186	7.532	8.716	5.380	2.044	2.068	2.093	2.118	2.144	2.170	2.196	2.222	2.249	2.276	2.303	2.331	2.358	2.387	2.415	2.444	2.474	2.503	2.533	1.274	-
	Variazione del cap. circ. netto operativo e altri impieghi correnti	€'000	5.3	-	(114.951)	112.628	1.694	13.001	(4.731)	(32.427)	1.880	16.393	(4.129)	150	(319)	(6)	(65)	(153)	(48)	(28)	(28)	(27)	(256)	(442)	423	475	(930)	(36)	(15)	(16)	(17)	(18)	(19)	(20)	4.252	7.785
	Rimborso debiti in scadenza	€'000	5.4	771.402	-	-	-	-	-	-	38.683	26.356	52.991	49.618	52.548	55.057	55.571	56.200	56.717	57.301	57.909	58.525	36.325	-	114.048	3.552	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Saldo altri fabbisogni	€'000	5.5	1.046.557	-	0	-	-	-	156.978	(70.443)	(35.415)	7.202	11.255	12.161	12.268	13.517	14.716	16.249	17.798	19.329	(6.541)	142.441	78.029	-	34.505	76.042	73.475	71.275	69.091	66.914	64.747	62.586	37.284	32.569	68.525
	Totale	**€'000**	**5.6**	3.366.281	**415.900**	**210.960**	**161.087**	**238.550**	**150.912**	**265.293**	**59.517**	**89.519**	**63.597**	**69.740**	**69.770**	**69.363**	**71.091**	**72.856**	**75.037**	**77.215**	**79.379**	**54.153**	**180.732**	**79.835**	**116.746**	**40.835**	**77.443**	**75.798**	**73.646**	**71.490**	**69.341**	**67.202**	**65.070**	**39.798**	**38.095**	**76.311**
	Contributi in conto capitale	€'000	5.7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Autofinanziamento	€'000	5.8	2.291.079	-	75.885	81.430	78.513	74.876	73.357	81.328	82.934	82.282	81.957	81.532	81.210	80.987	81.110	81.298	81.492	81.695	81.903	81.112	78.958	78.190	78.974	76.864	74.693	72.531	70.377	68.231	66.094	63.965	61.843	55.457	-
	Totale fabbisogno netto	**€'000**	**5.9**	1.016.253	**415.900**	**135.075**	**79.657**	**160.037**	**76.036**	**191.937**	**(21.811)**	**6.586**	**(18.685)**	**(12.217)**	**(11.763)**	**(11.847)**	**(9.896)**	**(8.254)**	**(6.261)**	**(4.278)**	**(2.316)**	**(27.751)**	**99.620**	**877**	**38.556**	**(38.139)**	**579**	**1.105**	**1.115**	**1.113**	**1.110**	**1.108**	**1.106**	**(22.046)**	**(17.362)**	**76.311**
5,02	**Copertura**																																		
	Apporti degli azionisti in c/capitale	€'000	5.10	(303.800)	(303.800)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Finanziamenti a medio-lungo termine	€'000	5.11	(771.402)	(117.600)	(160.732)	(104.815)	(185.194)	(98.693)	(93.808)	(880)	(880)	(880)	(880)	(880)	(880)	(880)	(880)	(880)	(880)	(880)	(880)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Variazione posizione finanziaria a breve	€'000	5.12	(0)	5.500	25.657	25.157	25.157	22.657	(98.129)	22.691	(5.706)	19.565	13.097	12.643	12.727	10.776	9.134	7.141	5.158	3.196	28.631	(99.620)	(877)	(38.556)	38.139	(579)	(1.105)	(1.115)	(1.113)	(1.110)	(1.108)	(1.106)	22.046	17.362	(76.311)
	Totale copertura	**€'000**	**5.13**	**(1.016.253)**	**(415.900)**	**(135.075)**	**(79.657)**	**(160.037)**	**(76.036)**	**(191.937)**	**21.811**	**(6.586)**	**18.685**	**12.217**	**11.763**	**11.847**	**9.896**	**8.254**	**6.261**	**4.278**	**2.316**	**27.751**	**(99.620)**	**(877)**	**(38.556)**	**38.139**	**(579)**	**(1.105)**	**(1.115)**	**(1.113)**	**(1.110)**	**(1.108)**	**(1.106)**	**22.046**	**17.362**	**(76.311)**

Altri Allegati

- Piano degli investimenti e costi interni
- Ammortamento Finanziario
- Piano delle manutenzioni
- Stima valore di subentro
- Allegato tecnico relativo all’applicazione del meccanismo di revenue sharing

				01/01/2022 30/06/2022	01/07/2022 31/12/2022	01/01/2023 30/06/2023	01/07/2023 31/12/2023	01/01/2024 30/06/2024	01/07/2024 31/12/2024	01/01/2025 30/06/2025	01/07/2025 31/12/2025	01/01/2026 30/06/2026	01/07/2026 31/12/2026	01/01/2027 30/06/2027	01/07/2027 31/12/2027	01/01/2028 30/06/2028	01/07/2028 31/12/2028	01/01/2029 30/06/2029	01/07/2029 31/12/2029	01/01/2030 30/06/2030	01/07/2030 31/12/2030	01/01/2031 30/06/2031	01/07/2031 31/12/2031
1,01	**CAPEX**																						
	VALORIZZAZIONE A BILANCIO OPERE CONVENZIONI ANTECEDENTI ALLA CONVENZION	*€'000*		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
				-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	OPERE IN ULTIMAZIONE																						
a1	P.57 PROLUNGAMENTO A28 TRATTO SACILE OVEST - CONEGLIANO: LOTTO 28	*€'000*	AAVV	50	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
i1a	P.62 P.83 PIANO DI RISANAMENTO ACUSTICO: BARRIERE FONOASSORBENTI POZZUOLC	*€'000*	AAVV	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
i1b	P.63 PIANO DI RISANAMENTO ACUSTICO:BARRIERE FONOASSORBENTI RONCHI DEI LEG	*€'000*	AAVV	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
l	P.64 P.64 BIS BRETELLA NOVENTA SS. 14 - 1 STRALCIO	*€'000*	AAVV	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
m1	P.75 P.94 ADEGUAMENTO RACCORDO AUTOSTRADALE VILLESSE-GORIZIA (**)	*€'000*	Comm	-	910	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
e1	P.76 P.101 TRATTO QUARTO D'ALTINO - S. DONA' DI PIAVE	*€'000*	Comm	1.153	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
j1	P.91 RAZIONALIZZAZIONE SPAZI NUOVA PALAZZINA CENTRO SERVIZI DI PALMANOVA	*€'000*	AAVV	(190)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
e2	P.92 NUOVO CASELLO AUTOSTRADALE DI MEOLO KM 19+690	*€'000*	Comm	-	120	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
a2	P.93 PROLUNGAMENTO A28 TRATTO SACILE OVEST - CONEGLIANO: LOTTO 29	*€'000*	AAVV	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
f4	P.108 PIANO PER LA SICUREZZA AUTOSTRADALE: INFORMAZIONI UTENZA TRAMITE PM\	*€'000*	AAVV	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
i1e	P.121 PIANO DI RISANAMENTO ACUSTICO:BARRIERE FONOASSORBENTI DUINO AURISIN	*€'000*	AAVV	30	-	450	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
k3	P.126 - CENTRO SERVIZI E MAGAZZINO RICOVERO AUTOMEZZI DI PORCIA	*€'000*	AAVV	(147)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
k	P.147 - A28 - LAVORI DI RIQUALIFICAZIONE DELLE BARRIERE DI SICUREZZA AUTOSTRAD	*€'000*	AAVV	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	TOTALE OPERE IN ULTIMAZIONE	***€'000***		**912**	**1.030**	**450**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**
	OPERE APPROVATE/IN APPROVAZIONE - CON LAVORI DA AVVIARE																						
b	P.85B NUOVO CASELLO DI RONCHIS - OPERE DI COMPLETAMENTO	*€'000*	AAVV	-	55	359	8	(23)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
j3	P.100 RIFACIMENTO BARRIERE ESISTENTI	*€'000*	Comm	3.073	4.880	219	1.396	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
i1d	P.102 PIANO DI RISANAMENTO ACUSTICO:BARRIERE FONOASSORBENTI CAMPOFORMIC	*€'000*	AAVV	8	5	900	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
k	P.141 ISTITUZIONE DEL COA PRESSO IL COMPARTIMENTO POLIZIA STRADALE PER IL VE	*€'000*	AAVV	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
k	P.142 - SISTEMA AUTOMATICO DI RILEVAMENTO EVENTI	*€'000*	AAVV	10	39	730	803	254	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
k	P.150 - LAVORI DI RIQUALIFICAZIONE DELLE BARRIERE DI SICUREZZA SULLO SPARTITR/	*€'000*	AAVV	271	1.375	2.283	45	702	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	TOTALE OPERE APPROVATE/IN APPROVAZIONE - CON LAVORI DA AVVIARE	***€'000***		**3.362**	**6.354**	**4.491**	**2.252**	**933**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**
	OPERE CON LAVORI IN CORSO																						
e7	P.106 TRATTO GONARS - VILLESSE - STRALCIO 1	*€'000*	Comm	127	143	104	316	400	14.547	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
e3	P.115 TRATTO S.DONA' DI PIAVE - SVINCOLO DI ALVISOPOLI (escluso) - STRALCIO 1	*€'000*	Comm	11.779	14.687	1.106	2.417	6.494	18.399	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
e5-6-8	P.128 TRATTO NUOVO PONTE SUL FIUME TAGLIAMENTO - GONARS E NUOVO SVINCOLC	*€'000*	Comm	389	1.475	1.471	514	50.102	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	TOTALE OPERE CON LAVORI IN CORSO	***€'000***		**12.295**	**16.305**	**2.681**	**3.247**	**56.996**	**32.946**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**
	OPERE DA INIZIARE																						
j2	P.90 RIFACIMENTO BARRIERE CASELLO DI PORTOGRUARO	*€'000*	Comm	43	119	21	321	2.223	1.581	31	556	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
k2	P.103 CASERMA DI S. DONA' DI PIAVE	*€'000*	Comm	62	214	513	440	13	181	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
e7	P.106 TRATTO GONARS - VILLESSE - STRALCIO 2	*€'000*	Comm	951	1.218	2.508	4.887	8.819	7.576	7.366	2.547	966	5.930	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
e7	P.106 TRATTO GONARS - VILLESSE - STRALCIO 3	*€'000*	Comm	191	550	252	4.265	8.605	13.560	18.217	17.631	15.193	926	-	10.625	-	-	-	-	-	-	-	-
c2	P.110 PIANO PER LA SICUREZZA AUTOSTRADALE: REALIZZAZIONE DI DUE AREE DI SOS	*€'000*	Comm	138	1.299	6.374	1.472	50	1.796	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
c3	P.111 PIANO PER LA SICUREZZA AUTOSTRADALE: ADEGUAMENTO PISTE DI IMMISSIONE	*€'000*	Comm	422	1.841	4.358	4.462	851	2.307	-	297	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
c4	P.114 ULTERIORI INTERVENTI PER AMMODERNAMENTO ED AMPLIAMENTO AREE SERVIZ	*€'000*	AAVV	25	35	40	40	225	1.663	3.070	1.430	81	758	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
e3	P.115 TRATTO S.DONA' DI PIAVE - SVINCOLO DI ALVISOPOLI (escluso) - STRALCIO 2	*€'000*	Comm	11.846	11.938	18.688	28.768	6.854	12.640	13.467	16.400	18.510	18.500	18.510	10.321	7.445	18.548	-	-	-	-	-	-
e3	P.115 TRATTO S.DONA' DI PIAVE - SVINCOLO DI ALVISOPOLI (escluso) - STRALCIO 3	*€'000*	Comm	8.754	11.691	13.736	38.592	21.469	22.230	21.795	24.871	26.861	26.861	27.161	15.196	12.391	33.129	-	-	-	-	-	-
e4	P.116 NUOVO CASELLO AUTOSTRADALE DI ALVISOPOLI KM 69+900 E COLLEGAMENTO C	*€'000*	Comm	22	445	349	263	860	4.142	6.864	8.912	9.587	8.067	429	38	3.164	-	-	-	-	-	-	-
i1f	P.122 PIANO DI RISANAMENTO ACUSTICO:BARRIERE FONOASSORBENTI AZZANO DECIM	*€'000*	AAVV	280	387	499	672	559	35	138	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
i1i	PIANO RISANAMENTO ACUSTICO: ULTERIORI INTERVENTI DI BARRIERE FONOASSORBE	*€'000*	AAVV	379	900	2.650	4.200	3.553	380	2.873	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
k	P.145 RAMPE A27/A28	*€'000*	AAVV	18	27	394	485	74	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
k	P.148 SISTEMAZIONI ESTERNE C.S.PALMANOVA	*€'000*	AAVV	31	30	81	494	959	852	425	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
k	P.151 - REALIZZAZIONE ELEMENTI ANTINTRUSIONE E PROTEZIONE PILE DEI MANUFATT	*€'000*	AAVV	87	346	441	536	536	343	303	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
k	NUOVI INTERVENTI FINALIZZATI ALLA TUTELA AMBIENTALE E ALL'EFFICIENTAMENTO EI	*€'000*	AAVV	40	40	80	80	1.450	1.450	795	795	810	810	210	-	-	-	-	-	-	-	-	-
k	INNOVAZIONI GESTIONALI	*€'000*	AAVV	700	1.130	1.255	2.200	2.780	2.200	2.780	2.200	2.780	2.200	2.780	2.200	2.780	2.780	2.780	2.780	3.360	3.360	3.360	-
	TOTALE OPERE DA INIZIARE	***€'000***		**23.989**	**32.210**	**52.239**	**92.177**	**59.880**	**72.936**	**78.124**	**75.639**	**74.788**	**64.052**	**49.090**	**38.380**	**25.780**	**54.457**	**2.780**	**2.780**	**3.360**	**3.360**	**3.360**	**-**
	CAPITALIZED PERSONNEL COSTS																						
	OPERE CHIUSE	*€'000*		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	OPERE IN ULTIMAZIONE	*€'000*		(70)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	OPERE APPROVATE/IN APPROVAZIONE - CON LAVORI DA AVVIARE	*€'000*		143	147	70	45	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	OPERE CON LAVORI IN CORSO	*€'000*		200	200	100	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	OPERE DA INIZIARE	*€'000*		1.076	1.321	1.533	2.225	2.365	2.313	2.311	2.140	2.110	1.750	1.590	1.480	280	280	280	280	360	360	360	-
	TOTAL CAPITALIZED PERSONNEL COSTS	***€'000***		**1.349**	**1.668**	**1.703**	**2.270**	**2.365**	**2.313**	**2.311**	**2.140**	**2.110**	**1.750**	**1.590**	**1.480**	**280**	**280**	**280**	**280**	**360**	**360**	**360**	**-**
	TOTAL CAPEX	***€'000***		**40.558**	**55.899**	**59.861**	**97.676**	**117.809**	**105.882**	**78.124**	**75.639**	**74.788**	**64.052**	**49.090**	**38.380**	**25.780**	**54.457**	**2.780**	**2.780**	**3.360**	**3.360**	**3.360**	**-**

		01/01/2022	01/07/2022	01/01/2023	01/07/2023	01/01/2024	01/07/2024	01/01/2025	01/07/2025	01/01/2026	01/07/2026	01/01/2027	01/07/2027	01/01/2028	01/07/2028	01/01/2029	01/07/2029	01/01/2030	01/07/2030	01/01/2031	01/07/2031	01/01/2032	01/07/2032	01/01/2033	01/07/2033	01/01/2034	01/07/2034	01/01/2035	01/07/2035	01/01/2036	01/07/2036	01/01/2037	01/07/2037	01/01/2038	01/07/2038	01/01/2039	01/07/2039	01/01/2040	01/07/2040	01/01/2041	01/07/2041	01/01/2042	01/07/2042	01/01/2043	01/07/2043	01/01/2044	01/07/2044	01/01/2045	01/07/2045	01/01/2046	01/07/2046	01/01/2047	01/07/2047	01/01/2048	01/07/2048	01/01/2049	01/07/2049	01/01/2050	01/07/2050	01/01/2051	01/07/2051
		30/06/2022	31/12/2022	30/06/2023	31/12/2023	30/06/2024	31/12/2024	30/06/2025	31/12/2025	30/06/2026	31/12/2026	30/06/2027	31/12/2027	30/06/2028	31/12/2028	30/06/2029	31/12/2029	30/06/2030	31/12/2030	30/06/2031	31/12/2031	30/06/2032	31/12/2032	30/06/2033	31/12/2033	30/06/2034	31/12/2034	30/06/2035	31/12/2035	30/06/2036	31/12/2036	30/06/2037	31/12/2037	30/06/2038	31/12/2038	30/06/2039	31/12/2039	30/06/2040	31/12/2040	30/06/2041	31/12/2041	30/06/2042	31/12/2042	30/06/2043	31/12/2043	30/06/2044	31/12/2044	30/06/2045	31/12/2045	30/06/2046	31/12/2046	30/06/2047	31/12/2047	30/06/2048	31/12/2048	30/06/2049	31/12/2049	30/06/2050	31/12/2050	30/06/2051	31/12/2051
Calculation Base (EBITDA - interest expenses)	€'000	47.865	47.865	52.605	52.605	52.925	52.925	53.254	53.254	53.562	53.562	58.150	58.150	58.832	58.832	58.249	58.249	57.548	57.548	56.805	56.805	56.041	56.041	55.263	55.263	54.471	54.471	53.664	53.664	52.844	52.844	52.009	52.009	51.159	51.159	50.022	50.022	48.882	48.882	47.740	47.740	46.597	46.597	45.450	45.450	44.301	44.301	43.150	43.150	41.995	41.995	40.838	40.838	39.678	39.678	38.515	38.515	37.348	37.348	36.179	36.179
% of Base	%	65,45%	65,45%	65,45%	65,45%	65,45%	65,45%	65,45%	65,45%	65,45%	65,45%	65,45%	65,45%	65,45%	65,45%	65,45%	65,45%	65,45%	65,45%	65,45%	65,45%	65,45%	65,45%	65,45%	65,45%	65,45%	65,45%	65,45%	65,45%	65,45%	65,45%	65,45%	65,45%	65,45%	65,45%	65,45%	65,45%	65,45%	65,45%	65,45%	65,45%	65,45%	65,45%	65,45%	65,45%	65,45%	65,45%	65,45%	65,45%	65,45%	65,45%	65,45%	65,45%	65,45%	65,45%	65,45%	65,45%	65,45%	65,45%	65,45%	65,45%
Yearly Δ%	%	-2,0%	-2,0%	-3,0%	-3,0%	-4,0%	-4,0%	-5,0%	-5,0%	-6,0%	-6,0%	-7,0%	-7,0%	-8,0%	-8,0%	-9,0%	-9,0%	-10,0%	-10,0%	-11,0%	-11,0%	-12,0%	-12,0%	-13,0%	-13,0%	-14,0%	-14,0%	-15,0%	-15,0%	-16,0%	-16,0%	-17,0%	-17,0%	-18,0%	-18,0%	-19,0%	-19,0%	-20,0%	-20,0%	-21,0%	-21,0%	-22,0%	-22,0%	-23,0%	-23,0%	-24,0%	-24,0%	-25,0%	-25,0%	-26,0%	-26,0%	-27,0%	-27,0%	-28,0%	-28,0%	-29,0%	-29,0%	-30,0%	-30,0%	-31,0%	-31,0%
Reference share of base	**%**	**63,45%**	**63,45%**	**62,45%**	**62,45%**	**61,45%**	**61,45%**	**60,45%**	**60,45%**	**59,45%**	**59,45%**	**58,45%**	**58,45%**	**57,45%**	**57,45%**	**56,45%**	**56,45%**	**55,45%**	**55,45%**	**54,45%**	**54,45%**	**53,45%**	**53,45%**	**52,45%**	**52,45%**	**51,45%**	**51,45%**	**50,45%**	**50,45%**	**49,45%**	**49,45%**	**48,45%**	**48,45%**	**47,45%**	**47,45%**	**46,45%**	**46,45%**	**45,45%**	**45,45%**	**44,45%**	**44,45%**	**43,45%**	**43,45%**	**42,45%**	**42,45%**	**41,45%**	**41,45%**	**40,45%**	**40,45%**	**39,45%**	**39,45%**	**38,45%**	**38,45%**	**37,45%**	**37,45%**	**36,45%**	**36,45%**	**35,45%**	**35,45%**	**34,45%**	**34,45%**
DEPRECIATION OF REVERSIBLE ASSETS	**€'000**	**(30.372)**	**(30.372)**	**(32.854)**	**(32.854)**	**(32.525)**	**(32.525)**	**(32.194)**	**(32.194)**	**(31.845)**	**(31.845)**	**(33.991)**	**(33.991)**	**(33.802)**	**(33.802)**	**(32.884)**	**(32.884)**	**(31.913)**	**(31.913)**	**(30.932)**	**(30.932)**	**(29.956)**	**(29.956)**	**(28.987)**	**(28.987)**	**(28.028)**	**(28.028)**	**(27.076)**	**(27.076)**	**(26.133)**	**(26.133)**	**(25.200)**	**(25.200)**	**(24.277)**	**(24.277)**	**(23.237)**	**(23.237)**	**(22.219)**	**(22.219)**	**(21.223)**	**(21.223)**	**(20.248)**	**(20.248)**	**(19.295)**	**(19.295)**	**(18.365)**	**(18.365)**	**(17.456)**	**(17.456)**	**(16.569)**	**(16.569)**	**(15.704)**	**(15.704)**	**(14.861)**	**(14.861)**	**(14.040)**	**(14.040)**	**(13.242)**	**(13.242)**	**(12.465)**	**(12.465)**

PIANO MANUTENZIONI

voce allegato F		anno																												
		2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045	2046	2047	2048	2049	2050	2051
A Pavimentazioni	Totale storico	3.430.902,19	3.396.936,26	3.363.306,59	3.403.666,27	3.444.510,26	3.485.844,38	3.527.674,52	3.570.006,61	3.612.846,69	3.656.200,85	3.700.075,26	3.744.476,16	3.789.409,88	3.834.882,80	3.880.901,39	3.927.472,21	3.974.601,87	4.022.297,10	4.070.564,66	4.119.411,44	4.168.844,37	4.218.870,51	4.269.496,95	4.320.730,92	4.372.579,69	4.425.050,64	4.478.151,25	4.531.889,07	4.586.271,73	4.641.307,00	4.697.002,68
	Totale riduzioni per cantieri	-117.886,45	-210.296,11	-239.761,78	-84.688,38	-21.426,16	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Totale integrazioni	175.474,66	233.438,75	251.938,05	360.261,67	407.437,13	426.781,90	431.903,28	437.086,12	442.331,15	447.639,12	453.010,79	458.446,92	463.948,29	469.515,67	475.149,85	480.851,65	486.621,87	492.461,33	498.370,87	504.351,32	510.403,54	516.528,38	522.726,72	528.999,44	535.347,43	541.771,60	548.272,86	554.852,14	561.510,36	568.248,49	575.067,47
B Opere d'arte	Totale storico	548.611,35	543.180,10	537.802,62	544.256,25	550.787,32	557.396,77	564.085,53	570.854,56	577.704,81	584.637,27	591.652,92	598.752,75	605.937,79	613.209,04	620.567,55	628.014,36	635.550,53	643.177,14	650.895,26	658.706,01	666.610,48	674.609,81	682.705,12	690.897,58	699.188,36	707.578,62	716.069,56	724.662,39	733.358,34	742.158,64	751.064,55
	Totale riduzioni per cantieri	-18.850,39	-33.626,97	-38.338,61	-13.541,92	-3.426,11	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Totale integrazioni	28.058,91	37.327,54	40.285,64	57.606,90	65.150,40	68.243,68	69.062,60	69.891,36	70.730,05	71.578,81	72.437,76	73.307,01	74.186,70	75.076,94	75.977,86	76.889,59	77.812,27	78.746,02	79.690,97	80.647,26	81.615,03	82.594,41	83.585,54	84.588,57	85.603,63	86.630,87	87.670,44	88.722,49	89.787,16	90.864,60	91.954,98
C Gallerie	Totale storico	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Totale riduzioni per cantieri	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Totale integrazioni	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
D Altri elementi del corpo autostradale	Totale storico	628.409,78	622.188,52	616.028,85	623.421,20	630.902,26	638.473,08	646.134,76	653.888,38	661.735,04	669.675,86	677.711,97	685.844,51	694.074,65	702.403,54	710.832,38	719.362,37	727.994,72	736.730,66	745.571,43	754.518,28	763.572,50	772.735,37	782.008,20	791.392,29	800.889,00	810.499,67	820.225,67	830.068,37	840.029,19	850.109,54	860.310,86
	Totale riduzioni per cantieri	-21.592,28	-38.518,19	-43.915,17	-15.511,66	-3.924,45	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Totale integrazioni	32.140,23	42.757,03	46.145,39	65.986,13	74.626,87	78.170,09	79.108,13	80.057,42	81.018,11	81.990,33	82.974,21	83.969,90	84.977,54	85.997,27	87.029,24	88.073,59	89.130,48	90.200,04	91.282,44	92.377,83	93.486,36	94.608,20	95.743,50	96.892,42	98.055,13	99.231,79	100.422,57	101.627,64	102.847,18	104.081,34	105.330,32
E Sicurezza	Totale storico	2.580.822,28	2.555.272,14	2.529.974,95	2.560.334,65	2.591.058,66	2.622.151,37	2.653.617,18	2.685.460,59	2.717.686,12	2.750.298,35	2.783.301,93	2.816.701,55	2.850.501,97	2.884.707,99	2.919.324,49	2.954.356,38	2.989.808,66	3.025.686,36	3.061.994,60	3.098.738,54	3.135.923,40	3.173.554,48	3.211.637,13	3.250.176,78	3.289.178,90	3.328.649,05	3.368.592,84	3.409.015,95	3.449.924,14	3.491.323,23	3.533.219,11
	Totale riduzioni per cantieri	-150.547,97	-106.469,67	-70.277,08	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Totale integrazioni	0,00	0,00	0,00	85.344,49	259.105,87	262.215,14	265.361,72	268.546,06	271.768,61	275.029,83	278.330,19	281.670,16	285.050,20	288.470,80	291.932,45	295.435,64	298.980,87	302.568,64	306.199,46	309.873,85	313.592,34	317.355,45	321.163,71	325.017,68	328.917,89	332.864,90	336.859,28	340.901,59	344.992,41	349.132,32	353.321,91
F Impianti esazione pedaggi	Totale storico	2.580.822,28	2.555.272,14	2.529.974,95	2.560.334,65	2.591.058,66	2.622.151,37	2.653.617,18	2.685.460,59	2.717.686,12	2.750.298,35	2.783.301,93	2.816.701,55	2.850.501,97	2.884.707,99	2.919.324,49	2.954.356,38	2.989.808,66	3.025.686,36	3.061.994,60	3.098.738,54	3.135.923,40	3.173.554,48	3.211.637,13	3.250.176,78	3.289.178,90	3.328.649,05	3.368.592,84	3.409.015,95	3.449.924,14	3.491.323,23	3.533.219,11
	Totale riduzioni per cantieri	-150.547,97	-106.469,67	-70.277,08	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Totale integrazioni	0,00	0,00	0,00	85.344,49	259.105,87	262.215,14	265.361,72	268.546,06	271.768,61	275.029,83	278.330,19	281.670,16	285.050,20	288.470,80	291.932,45	295.435,64	298.980,87	302.568,64	306.199,46	309.873,85	313.592,34	317.355,45	321.163,71	325.017,68	328.917,89	332.864,90	336.859,28	340.901,59	344.992,41	349.132,32	353.321,91
G Verde e pulizia	Totale storico	2.797.171,83	2.769.479,83	2.742.061,98	2.774.966,72	2.808.266,33	2.841.965,52	2.876.069,11	2.910.581,94	2.945.508,92	2.980.855,03	3.016.625,29	3.052.824,79	3.089.458,69	3.126.532,19	3.164.050,58	3.202.019,19	3.240.443,42	3.279.328,74	3.318.680,68	3.358.504,85	3.398.806,91	3.439.592,59	3.480.867,70	3.522.638,11	3.564.909,77	3.607.688,69	3.650.980,95	3.694.792,72	3.739.130,24	3.783.999,80	3.829.407,80
	Totale riduzioni per cantieri	-96.111,35	-171.451,80	-195.474,80	-69.045,38	-17.468,48	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Totale integrazioni	143.062,30	190.319,70	205.401,96	293.716,86	332.178,42	347.949,97	352.125,36	356.350,87	360.627,08	364.954,60	369.334,06	373.766,07	378.251,26	382.790,28	387.383,76	392.032,36	396.736,75	401.497,59	406.315,57	411.191,35	416.125,65	421.119,16	426.172,59	431.286,66	436.462,10	441.699,64	447.000,04	452.364,04	457.792,41	463.285,92	468.845,35
H Operazioni invernali	Totale storico	1.109.965,06	1.098.976,41	1.088.096,54	1.101.153,70	1.114.367,54	1.127.739,95	1.141.272,83	1.154.968,11	1.168.827,72	1.182.853,66	1.197.047,90	1.211.412,47	1.225.949,42	1.240.660,82	1.255.548,75	1.270.615,33	1.285.862,72	1.301.293,07	1.316.908,59	1.332.711,49	1.348.704,03	1.364.888,47	1.381.267,14	1.397.842,34	1.414.616,45	1.431.591,85	1.448.770,95	1.466.156,20	1.483.750,08	1.501.555,08	1.519.573,74
	Totale riduzioni per cantieri	-38.138,61	-68.034,97	-77.567,70	-27.398,37	-6.931,79	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Totale integrazioni	56.769,54	75.622,08	81.506,97	116.551,81	131.814,01	138.072,43	139.729,30	141.406,05	143.102,92	144.820,16	146.558,00	148.316,69	150.096,49	151.897,65	153.720,42	155.565,07	157.431,85	159.321,03	161.232,88	163.167,68	165.125,69	167.107,20	169.112,49	171.141,83	173.195,54	175.273,88	177.377,17	179.505,70	181.659,76	183.839,68	186.045,76
I Edifici	Totale storico	1.003.535,27	993.600,27	983.763,63	995.568,79	1.007.515,62	1.019.605,80	1.031.841,07	1.044.223,17	1.056.753,84	1.069.434,89	1.082.268,11	1.095.255,33	1.108.398,39	1.121.699,17	1.135.159,56	1.148.781,48	1.162.566,85	1.176.517,66	1.190.635,87	1.204.923,50	1.219.382,58	1.234.015,17	1.248.823,35	1.263.809,23	1.278.974,94	1.294.322,64	1.309.854,52	1.325.572,77	1.341.479,64	1.357.577,40	1.373.868,33
	Totale riduzioni per cantieri	-46.215,44	-32.684,22	-21.573,76	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Totale integrazioni	52.817,65	52.294,75	51.777,03	52.398,36	106.054,28	107.326,93	108.614,85	109.918,23	111.237,25	112.572,09	113.922,96	115.290,03	116.673,51	118.073,60	119.490,48	120.924,37	122.375,46	123.843,96	125.330,09	126.834,05	128.356,06	129.896,33	131.455,09	133.032,55	134.628,94	136.244,49	137.879,42	139.533,98	141.208,38	142.902,88	144.617,72
J Forniture e manutenzioni varie	Totale storico	417.157,45	413.027,59	408.938,62	413.845,88	418.812,03	423.837,78	428.923,83	434.070,92	439.279,77	444.551,13	449.885,74	455.284,37	460.747,78	466.276,75	471.872,07	477.534,54	483.264,95	489.064,13	494.932,90	500.872,10	506.882,56	512.965,15	519.120,74	525.350,18	531.654,39	538.034,24	544.490,65	551.024,54	557.636,83	564.328,47	571.100,42
	Totale riduzioni per cantieri	-14.333,61	-25.569,54	-29.152,22	-10.297,11	-2.605,17	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Totale integrazioni	21.088,53	28.383,41	30.632,71	43.803,59	49.539,58	51.891,67	52.514,37	53.144,54	53.782,28	54.427,67	55.080,80	55.741,77	56.410,67	57.087,60	57.772,65	58.465,92	59.167,51	59.877,52	60.596,05	61.323,20	62.059,08	62.803,79	63.557,44	64.320,13	65.091,97	65.873,07	66.663,55	67.463,51	68.273,07	69.092,35	69.921,46
TOTALE		**14.952.585,25**	**14.814.855,37**	**14.721.298,25**	**15.018.979,57**	**16.786.508,94**	**17.082.032,95**	**17.287.017,34**	**17.494.461,55**	**17.704.395,09**	**17.916.847,83**	**18.131.850,01**	**18.349.432,21**	**18.569.625,39**	**18.792.460,90**	**19.017.970,43**	**19.246.186,07**	**19.477.140,31**	**19.710.865,99**	**19.947.396,38**	**20.186.765,14**	**20.429.006,32**	**20.674.154,40**	**20.922.244,25**	**21.173.311,19**	**21.427.390,91**	**21.684.519,60**	**21.944.733,84**	**22.208.070,65**	**22.474.567,49**	**22.744.262,30**	**23.017.193,45**
	Totale storico	**15.097.397,49**	**14.947.933,26**	**14.799.945,72**	**14.977.548,10**	**15.157.276,68**	**15.339.166,02**	**15.523.236,02**	**15.709.514,86**	**15.898.029,03**	**16.088.805,36**	**16.281.871,04**	**16.477.253,49**	**16.674.980,53**	**16.875.080,30**	**17.077.581,26**	**17.282.512,24**	**17.489.902,39**	**17.699.781,22**	**17.912.178,59**	**18.127.124,73**	**18.344.650,23**	**18.564.786,03**	**18.787.563,46**	**19.013.014,23**	**19.241.170,40**	**19.472.064,44**	**19.705.729,22**	**19.942.197,97**	**20.181.504,34**	**20.423.682,39**	**20.668.766,58**
	Totale riduzioni per cantieri	**-654.224,06**	**-793.121,15**	**-786.338,22**	**-220.482,83**	**-55.782,16**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**
	Totale integrazioni	**509.411,82**	**660.043,26**	**707.687,75**	**1.161.014,30**	**1.685.012,41**	**1.742.866,92**	**1.763.781,33**	**1.784.946,70**	**1.806.366,06**	**1.828.042,46**	**1.849.978,97**	**1.872.178,71**	**1.894.644,86**	**1.917.380,60**	**1.940.389,16**	**1.963.673,83**	**1.987.237,92**	**2.011.084,77**	**2.035.217,79**	**2.059.640,41**	**2.084.356,09**	**2.109.368,36**	**2.134.680,78**	**2.160.296,95**	**2.186.220,52**	**2.212.455,16**	**2.239.004,62**	**2.265.872,68**	**2.293.063,15**	**2.320.579,91**	**2.348.426,87**

voce allegato F	descrizione		km	annotazioni	lavori da	lavori a	entrata in esercizio da	note	anno 2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045	2046	2047	2048	2049	2050	2051
A Pavimentazioni	media annua costo manutenzione rete autostradale per km		211,00	rete autostradale preesistente (A4-A23-A28-A34-A57 a 2 corsie) (A4/1° lotto a 3 corsie)	\	\	\	costo rete preesistente	3.430.902,19	3.396.936,26	3.363.306,59	3.403.666,27	3.444.510,26	3.485.844,38	3.527.674,52	3.570.006,61	3.612.846,69	3.656.200,85	3.700.075,26	3.744.476,16	3.789.409,88	3.834.882,80	3.880.901,39	3.927.472,21	3.974.601,87	4.022.297,10	4.070.564,66	4.119.411,44	4.168.844,37	4.218.870,51	4.269.496,95	4.320.730,92	4.372.579,69	4.425.050,64	4.478.151,25	4.531.889,07	4.586.271,73	4.641.307,00	4.697.002,68
	3a corsia	lotto 2 - 1° sublotto	10,00	durante i lavori importo ridotto della metà per presenza cantieri; dall'entrata in esercizio importo maggiorato di un terzo per corsia in più	2/19	9/21	\	-1/2 per cantieri	-60.975,75																													
					\	\	10/21	+1/3 per 3a corsia		53.664,08	53.132,81	53.770,40	54.415,64	55.068,63	55.729,46	56.398,21	57.074,99	57.759,89	58.453,01	59.154,44	59.864,30	60.582,67	61.309,66	62.045,37	62.789,92	63.543,40	64.305,92	65.077,59	65.858,52	66.648,82	67.448,61	68.257,99	69.077,09	69.906,01	70.744,89	71.593,82	72.452,95	73.322,39	74.202,25
		lotto 2 - 2° sublotto	14,00		10/21	10/23	\	-1/2 per cantieri	-28.455,35	-112.694,57	-92.982,41																											
					\	\	11/23	+1/3 per 3a corsia			12.397,65	75.278,56	76.181,90	77.096,08	78.021,24	78.957,49	79.904,98	80.863,84	81.834,21	82.816,22	83.810,01	84.815,73	85.833,52	86.863,52	87.905,89	88.960,76	90.028,29	91.108,63	92.201,93	93.308,35	94.428,05	95.561,19	96.707,92	97.868,42	99.042,84	100.231,35	101.434,13	102.651,34	103.883,16
		lotto 2 - 3° sublotto	9,50		10/21	10/23	\	-1/2 per cantieri	-19.308,99	-76.471,31	-63.095,21																											
					\	\	11/23	+1/3 per 3a corsia			8.412,69	51.081,88	51.694,86	52.315,20	52.942,98	53.578,30	54.221,24	54.871,89	55.530,36	56.196,72	56.871,08	57.553,53	58.244,18	58.943,11	59.650,42	60.366,23	61.090,62	61.823,71	62.565,59	63.316,38	64.076,18	64.845,09	65.623,23	66.410,71	67.207,64	68.014,13	68.830,30	69.656,27	70.492,14
		lotto 3	27,00		\	6/20	\	-1/2 per cantieri																														
					\	\	7/20	+1/3 per 3a corsia	146.341,80	144.893,02	143.458,57	145.180,08	146.922,24	148.685,31	150.469,53	152.275,16	154.102,47	155.951,70	157.823,12	159.716,99	161.633,60	163.573,20	165.536,08	167.522,51	169.532,78	171.567,17	173.625,98	175.709,49	177.818,01	179.951,82	182.111,24	184.296,58	186.508,14	188.746,24	191.011,19	193.303,33	195.622,96	197.970,44	200.346,09
		lotto 4 - 1° sublotto	5,00		\	9/19	\	-1/2 per cantieri																														
					\	\	10/19	+1/3 per 3a corsia	27.100,33	26.832,04	26.566,40	26.885,20	27.207,82	27.534,32	27.864,73	28.199,10	28.537,49	28.879,94	29.226,50	29.577,22	29.932,15	30.291,33	30.654,83	31.022,69	31.394,96	31.771,70	32.152,96	32.538,79	32.929,26	33.324,41	33.724,30	34.129,00	34.538,54	34.953,01	35.372,44	35.796,91	36.226,47	36.661,19	37.101,13
		lotto 4 - 2° sublotto	1,50		4/19	9/21	\	-1/2 per cantieri	-9.146,36																													
					\	\	10/21	+1/3 per 3a corsia	2.032,52	8.049,61	7.969,92	8.065,56	8.162,35	8.260,29	8.359,42	8.459,73	8.561,25	8.663,98	8.767,95	8.873,17	8.979,64	9.087,40	9.196,45	9.306,81	9.418,49	9.531,51	9.645,89	9.761,64	9.878,78	9.997,32	10.117,29	10.238,70	10.361,56	10.485,90	10.611,73	10.739,07	10.867,94	10.998,36	11.130,34
		lotto 4 - 3° sublotto	10,50		10/22	3/25	\	-1/2 per cantieri		-21.130,23	-83.684,17	-84.688,38	-21.426,16																										
					\	\	4/25	+1/3 per 3a corsia					42.852,32	57.822,06	58.515,93	59.218,12	59.928,74	60.647,88	61.375,66	62.112,16	62.857,51	63.611,80	64.375,14	65.147,64	65.929,41	66.720,57	67.521,21	68.331,47	69.151,45	69.981,26	70.821,04	71.670,89	72.530,94	73.401,31	74.282,13	75.173,52	76.075,60	76.988,50	77.912,37
								Totale	**3.488.490,40**	**3.420.078,89**	**3.375.482,85**	**3.679.239,56**	**3.787.668,92**	**3.854.804,22**	**3.901.061,87**	**3.947.874,61**	**3.995.249,10**	**4.043.192,09**	**4.091.710,40**	**4.140.810,92**	**4.190.500,65**	**4.240.786,66**	**4.291.676,10**	**4.343.176,22**	**4.395.294,33**	**4.448.037,86**	**4.501.414,32**	**4.555.431,29**	**4.610.096,46**	**4.665.417,62**	**4.721.402,63**	**4.778.059,46**	**4.835.396,18**	**4.893.420,93**	**4.952.141,98**	**5.011.567,69**	**5.071.706,50**	**5.132.566,98**	**5.194.157,78**
								Produttività	-2,19%	-2,19%	-2,19%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
								Inflazione	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%
								Totale	**-0,99%**	**-0,99%**	**-0,99%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**
				costo medio unitario di partenza:			**16.752,85 €/km**	**Media costo €/km**	**16.260,20**	**16.099,22**	**15.939,84**	**16.131,12**	**16.324,69**	**16.520,59**	**16.718,84**	**16.919,46**	**17.122,50**	**17.327,97**	**17.535,90**	**17.746,33**	**17.959,29**	**18.174,80**	**18.392,90**	**18.613,61**	**18.836,98**	**19.063,02**	**19.291,78**	**19.523,28**	**19.757,56**	**19.994,65**	**20.234,58**	**20.477,40**	**20.723,13**	**20.971,80**	**21.223,47**	**21.478,15**	**21.735,88**	**21.996,72**	**22.260,68**
								Totale storico	**3.430.902,19**	**3.396.936,26**	**3.363.306,59**	**3.403.666,27**	**3.444.510,26**	**3.485.844,38**	**3.527.674,52**	**3.570.006,61**	**3.612.846,69**	**3.656.200,85**	**3.700.075,26**	**3.744.476,16**	**3.789.409,88**	**3.834.882,80**	**3.880.901,39**	**3.927.472,21**	**3.974.601,87**	**4.022.297,10**	**4.070.564,66**	**4.119.411,44**	**4.168.844,37**	**4.218.870,51**	**4.269.496,95**	**4.320.730,92**	**4.372.579,69**	**4.425.050,64**	**4.478.151,25**	**4.531.889,07**	**4.586.271,73**	**4.641.307,00**	**4.697.002,68**
								Totale riduzioni per cantieri	**-117.886,45**	**-210.296,11**	**-239.761,78**	**-84.688,38**	**-21.426,16**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**
								Totale integrazioni	**175.474,66**	**233.438,75**	**251.938,05**	**360.261,67**	**407.437,13**	**426.781,90**	**431.903,28**	**437.086,12**	**442.331,15**	**447.639,12**	**453.010,79**	**458.446,92**	**463.948,29**	**469.515,67**	**475.149,85**	**480.851,65**	**486.621,87**	**492.461,33**	**498.370,87**	**504.351,32**	**510.403,54**	**516.528,38**	**522.726,72**	**528.999,44**	**535.347,43**	**541.771,60**	**548.272,86**	**554.852,14**	**561.510,36**	**568.248,49**	**575.067,47**

voce allegato F	descrizione		km	annotazioni	lavori		entrata in esercizio	note	anno																										
					da	a	da		2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045	2046	2047	2048	2049	2050	2051
B Opere d'arte	media annua costo manutenzione rete autostradale per km		211,00	rete autostradale preesistente (A4-A23-A28-A34-A57 a 2 corsie) (A4/1° lotto a 3 corsie)	\	\	\	costo rete preesistente	548.611,35	543.180,10	537.802,62	544.256,25	550.787,32	557.396,77	564.085,53	570.854,56	577.704,81	584.637,27	591.652,92	598.752,75	605.937,79	613.209,04	620.567,55	628.014,36	635.550,53	643.177,14	650.895,26	658.706,01	666.610,48	674.609,81	682.705,12	690.897,58	699.188,36	707.578,62	716.069,56	724.662,39	733.358,34	742.158,64	751.064,55
	3a corsia	lotto 2 - 1° sublotto	10,00	durante i lavori importo ridotto della metà per presenza cantieri; dall'entrata in esercizio importo maggiorato di un terzo per corsia in più	2/19	9/21	\	-1/2 per cantieri	-9.750,20																												
					\	\	10/21	+1/3 per 3a corsia		8.581,04	8.496,09	8.598,05	8.701,22	8.805,64	8.911,30	9.018,24	9.126,46	9.235,98	9.346,81	9.458,97	9.572,48	9.687,35	9.803,59	9.921,24	10.040,29	10.160,78	10.282,71	10.406,10	10.530,97	10.657,34	10.785,23	10.914,65	11.045,63	11.178,18	11.312,32	11.448,06	11.585,44	11.724,47	11.865,16
		lotto 2 - 2° sublotto	14,00		10/21	10/23	\	-1/2 per cantieri	-4.550,09	-18.020,19	-14.868,16																										
					\	\	11/23	+1/3 per 3a corsia			1.982,42	12.037,26	12.181,71	12.327,89	12.475,83	12.625,54	12.777,04	12.930,37	13.085,53	13.242,56	13.401,47	13.562,29	13.725,03	13.889,73	14.056,41	14.225,09	14.395,79	14.568,54	14.743,36	14.920,28	15.099,32	15.280,52	15.463,88	15.649,45	15.837,24	16.027,29	16.219,62	16.414,25	16.611,22
		lotto 2 - 3° sublotto	9,50		10/21	10/23	\	-1/2 per cantieri	-3.087,56	-12.227,99	-10.089,11																										
					\	\	11/23	+1/3 per 3a corsia			1.345,21	8.168,14	8.266,16	8.365,35	8.465,74	8.567,33	8.670,14	8.774,18	8.879,47	8.986,02	9.093,85	9.202,98	9.313,42	9.425,18	9.538,28	9.652,74	9.768,57	9.885,79	10.004,42	10.124,48	10.245,97	10.368,92	10.493,35	10.619,27	10.746,70	10.875,66	11.006,17	11.138,24	11.271,90
		lotto 3	27,00		\	6/20	\	-1/2 per cantieri																													
					\	\	7/20	+1/3 per 3a corsia	23.400,48	23.168,82	22.939,45	23.214,72	23.493,30	23.775,22	24.060,52	24.349,25	24.641,44	24.937,13	25.236,38	25.539,22	25.845,69	26.155,84	26.469,71	26.787,34	27.108,79	27.434,10	27.763,31	28.096,46	28.433,62	28.774,83	29.120,12	29.469,57	29.823,20	30.181,08	30.543,25	30.909,77	31.280,69	31.656,06	32.035,93
		lotto 4 - 1° sublotto	5,00		\	9/19	\	-1/2 per cantieri																													
					\	\	10/19	+1/3 per 3a corsia	4.333,42	4.290,52	4.248,05	4.299,02	4.350,61	4.402,82	4.455,65	4.509,12	4.563,23	4.617,99	4.673,40	4.729,48	4.786,24	4.843,67	4.901,80	4.960,62	5.020,15	5.080,39	5.141,35	5.203,05	5.265,49	5.328,67	5.392,62	5.457,33	5.522,81	5.589,09	5.656,16	5.724,03	5.792,72	5.862,23	5.932,58
		lotto 4 - 2° sublotto	1,50		4/19	9/21	\	-1/2 per cantieri	-1.462,53																												
					\	\	10/21	+1/3 per 3a corsia	325,01	1.287,16	1.274,41	1.289,71	1.305,18	1.320,85	1.336,70	1.352,74	1.368,97	1.385,40	1.402,02	1.418,85	1.435,87	1.453,10	1.470,54	1.488,19	1.506,04	1.524,12	1.542,41	1.560,91	1.579,65	1.598,60	1.617,78	1.637,20	1.656,84	1.676,73	1.696,85	1.717,21	1.737,82	1.758,67	1.779,77
		lotto 4 - 3° sublotto	10,50		10/22	3/25	\	-1/2 per cantieri		-3.378,79	-13.381,34	-13.541,92	-3.426,11																									
					\	\	4/25	+1/3 per 3a corsia					6.852,21	9.245,92	9.356,87	9.469,15	9.582,78	9.697,77	9.814,15	9.931,92	10.051,10	10.171,71	10.293,77	10.417,30	10.542,31	10.668,82	10.796,84	10.926,40	11.057,52	11.190,21	11.324,49	11.460,39	11.597,91	11.737,09	11.877,93	12.020,47	12.164,71	12.310,69	12.458,42
								Totale	**557.819,88**	**546.880,68**	**539.749,64**	**588.321,23**	**605.659,40**	**616.394,53**	**623.791,27**	**631.276,76**	**638.852,09**	**646.518,31**	**654.276,53**	**662.127,85**	**670.073,38**	**678.114,26**	**686.251,63**	**694.486,65**	**702.820,49**	**711.254,34**	**719.789,39**	**728.426,86**	**737.167,99**	**746.014,00**	**754.966,17**	**764.025,76**	**773.194,07**	**782.472,40**	**791.862,07**	**801.364,42**	**810.980,79**	**820.712,56**	**830.561,11**
								Produttività	-2,19%	-2,19%	-2,19%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
								Inflazione	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%
								Totale	**-0,99%**	**-0,99%**	**-0,99%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**
				costo medio unitario di partenza:			**2.678,83 €/km**	**Media costo €/km**	**2.600,05**	**2.574,31**	**2.548,83**	**2.579,41**	**2.610,37**	**2.641,69**	**2.673,39**	**2.705,47**	**2.737,94**	**2.770,79**	**2.804,04**	**2.837,69**	**2.871,74**	**2.906,20**	**2.941,08**	**2.976,37**	**3.012,09**	**3.048,23**	**3.084,81**	**3.121,83**	**3.159,29**	**3.197,20**	**3.235,57**	**3.274,40**	**3.313,69**	**3.353,45**	**3.393,69**	**3.434,42**	**3.475,63**	**3.517,34**	**3.559,55**
								Totale storico	**548.611,35**	**543.180,10**	**537.802,62**	**544.256,25**	**550.787,32**	**557.396,77**	**564.085,53**	**570.854,56**	**577.704,81**	**584.637,27**	**591.652,92**	**598.752,75**	**605.937,79**	**613.209,04**	**620.567,55**	**628.014,36**	**635.550,53**	**643.177,14**	**650.895,26**	**658.706,01**	**666.610,48**	**674.609,81**	**682.705,12**	**690.897,58**	**699.188,36**	**707.578,62**	**716.069,56**	**724.662,39**	**733.358,34**	**742.158,64**	**751.064,55**
								Totale riduzioni per cantieri	**-18.850,39**	**-33.626,97**	**-38.338,61**	**-13.541,92**	**-3.426,11**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**
								Totale integrazioni	**28.058,91**	**37.327,54**	**40.285,64**	**57.606,90**	**65.150,40**	**68.243,68**	**69.062,60**	**69.891,36**	**70.730,05**	**71.578,81**	**72.437,76**	**73.307,01**	**74.186,70**	**75.076,94**	**75.977,86**	**76.889,59**	**77.812,27**	**78.746,02**	**79.690,97**	**80.647,26**	**81.615,03**	**82.594,41**	**83.585,54**	**84.588,57**	**85.603,63**	**86.630,87**	**87.670,44**	**88.722,49**	**89.787,16**	**90.864,60**	**91.954,98**

voce allegato F	descrizione		km	annotazioni	lavori		entrata in esercizio	note	anno																												
					da	a	da		2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045	2046	2047	2048	2049	2050	2051
D Altri elementi del corpo autostradale	media annua costo manutenzione rete autostradale per km		211,00	rete autostradale preesistente (A4-A23-A28-A34-A57 a 2 corsie) (A4/1° lotto a 3 corsie)	\	\	\	costo rete preesistente	628.409,78	622.188,52	616.028,85	623.421,20	630.902,26	638.473,08	646.134,76	653.888,38	661.735,04	669.675,86	677.711,97	685.844,51	694.074,65	702.403,54	710.832,38	719.362,37	727.994,72	736.730,66	745.571,43	754.518,28	763.572,50	772.735,37	782.008,20	791.392,29	800.889,00	810.499,67	820.225,67	830.068,37	840.029,19	850.109,54	860.310,86
	3a corsia	lotto 2 - 1° sublotto	10,00	durante i lavori importo ridotto della metà per presenza cantieri; dall'entrata in esercizio importo maggiorato di un terzo per corsia in più	2/19	9/21	\	-1/2 per cantieri	-11.168,42																													
					\	\	10/21	+1/3 per 3a corsia		9.829,20	9.731,89	9.848,68	9.966,86	10.086,46	10.207,50	10.329,99	10.453,95	10.579,40	10.706,35	10.834,83	10.964,84	11.096,42	11.229,58	11.364,33	11.500,71	11.638,71	11.778,38	11.919,72	12.062,76	12.207,51	12.354,00	12.502,25	12.652,27	12.804,10	12.957,75	13.113,24	13.270,60	13.429,85	13.591,01
		lotto 2 - 2° sublotto	14,00		10/21	10/23	\	-1/2 per cantieri	-5.211,93	-20.641,33	-17.030,81																											
					\	\	11/23	+1/3 per 3a corsia			2.270,78	13.788,15	13.953,60	14.121,05	14.290,50	14.461,99	14.635,53	14.811,16	14.988,89	15.168,76	15.350,78	15.534,99	15.721,41	15.910,07	16.100,99	16.294,20	16.489,73	16.687,61	16.887,86	17.090,51	17.295,60	17.503,15	17.713,18	17.925,74	18.140,85	18.358,54	18.578,84	18.801,79	19.027,41
		lotto 2 - 3° sublotto	9,50		10/21	10/23	\	-1/2 per cantieri	-3.536,67	-14.006,61	-11.556,62																											
					\	\	11/23	+1/3 per 3a corsia			1.540,88	9.356,24	9.468,52	9.582,14	9.697,13	9.813,49	9.931,25	10.050,43	10.171,03	10.293,09	10.416,60	10.541,60	10.668,10	10.796,12	10.925,67	11.056,78	11.189,46	11.323,73	11.459,62	11.597,13	11.736,30	11.877,14	12.019,66	12.163,90	12.309,86	12.457,58	12.607,07	12.758,36	12.911,46
		lotto 3	27,00		\	6/20	\	-1/2 per cantieri																														
					\	\	7/20	+1/3 per 3a corsia	26.804,21	26.538,85	26.276,11	26.591,43	26.910,52	27.233,45	27.560,25	27.890,97	28.225,67	28.564,37	28.907,15	29.254,03	29.605,08	29.960,34	30.319,86	30.683,70	31.051,91	31.424,53	31.801,62	32.183,24	32.569,44	32.960,28	33.355,80	33.756,07	34.161,14	34.571,08	34.985,93	35.405,76	35.830,63	36.260,60	36.695,72
		lotto 4 - 1° sublotto	5,00		\	9/19	\	-1/2 per cantieri																														
					\	\	10/19	+1/3 per 3a corsia	4.963,74	4.914,60	4.865,95	4.924,34	4.983,43	5.043,23	5.103,75	5.165,00	5.226,98	5.289,70	5.353,18	5.417,41	5.482,42	5.548,21	5.614,79	5.682,17	5.750,35	5.819,36	5.889,19	5.959,86	6.031,38	6.103,75	6.177,00	6.251,12	6.326,14	6.402,05	6.478,88	6.556,62	6.635,30	6.714,93	6.795,50
		lotto 4 - 2° sublotto	1,50		4/19	9/21	\	-1/2 per cantieri	-1.675,26																													
					\	\	10/21	+1/3 per 3a corsia	372,28	1.474,38	1.459,78	1.477,30	1.495,03	1.512,97	1.531,13	1.549,50	1.568,09	1.586,91	1.605,95	1.625,22	1.644,73	1.664,46	1.684,44	1.704,65	1.725,11	1.745,81	1.766,76	1.787,96	1.809,41	1.831,13	1.853,10	1.875,34	1.897,84	1.920,62	1.943,66	1.966,99	1.990,59	2.014,48	2.038,65
		lotto 4 - 3° sublotto	10,50		10/22	3/25	\	-1/2 per cantieri		-3.870,25	-15.327,73	-15.511,66	-3.924,45																										
					\	\	4/25	+1/3 per 3a corsia					7.848,90	10.590,79	10.717,88	10.846,49	10.976,65	11.108,37	11.241,67	11.376,57	11.513,09	11.651,24	11.791,06	11.932,55	12.075,74	12.220,65	12.367,30	12.515,71	12.665,89	12.817,89	12.971,70	13.127,36	13.284,89	13.444,31	13.605,64	13.768,91	13.934,13	14.101,34	14.270,56
								Totale	**638.957,73**	**626.427,36**	**618.259,08**	**673.895,67**	**693.755,77**	**706.052,38**	**714.525,01**	**723.099,31**	**731.776,50**	**740.557,82**	**749.444,51**	**758.437,85**	**767.539,10**	**776.749,57**	**786.070,57**	**795.503,41**	**805.049,45**	**814.710,05**	**824.486,57**	**834.380,41**	**844.392,97**	**854.525,69**	**864.780,00**	**875.157,36**	**885.659,24**	**896.287,15**	**907.042,60**	**917.927,11**	**928.942,24**	**940.089,54**	**951.370,62**
								Produttività	-2,19%	-2,19%	-2,19%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
								Inflazione	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%
								Totale	**-0,99%**	**-0,99%**	**-0,99%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**
				costo medio unitario di partenza:			**3.068,48 €/km**	**Media costo €/km**	**2.978,25**	**2.948,76**	**2.919,57**	**2.954,60**	**2.990,06**	**3.025,94**	**3.062,25**	**3.099,00**	**3.136,19**	**3.173,82**	**3.211,91**	**3.250,45**	**3.289,45**	**3.328,93**	**3.368,87**	**3.409,30**	**3.450,21**	**3.491,61**	**3.533,51**	**3.575,92**	**3.618,83**	**3.662,25**	**3.706,20**	**3.750,67**	**3.795,68**	**3.841,23**	**3.887,33**	**3.933,97**	**3.981,18**	**4.028,96**	**4.077,30**
								Totale storico	**628.409,78**	**622.188,52**	**616.028,85**	**623.421,20**	**630.902,26**	**638.473,08**	**646.134,76**	**653.888,38**	**661.735,04**	**669.675,86**	**677.711,97**	**685.844,51**	**694.074,65**	**702.403,54**	**710.832,38**	**719.362,37**	**727.994,72**	**736.730,66**	**745.571,43**	**754.518,28**	**763.572,50**	**772.735,37**	**782.008,20**	**791.392,29**	**800.889,00**	**810.499,67**	**820.225,67**	**830.068,37**	**840.029,19**	**850.109,54**	**860.310,86**
								Totale riduzioni per cantieri	**-21.592,28**	**-38.518,19**	**-43.915,17**	**-15.511,66**	**-3.924,45**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**
								Totale integrazioni	**32.140,23**	**42.757,03**	**46.145,39**	**65.986,13**	**74.626,87**	**78.170,09**	**79.108,13**	**80.057,42**	**81.018,11**	**81.990,33**	**82.974,21**	**83.969,90**	**84.977,54**	**85.997,27**	**87.029,24**	**88.073,59**	**89.130,48**	**90.200,04**	**91.282,44**	**92.377,83**	**93.486,36**	**94.608,20**	**95.743,50**	**96.892,42**	**98.055,13**	**99.231,79**	**100.422,57**	**101.627,64**	**102.847,18**	**104.081,34**	**105.330,32**

voce allegato F	descrizione		km	annotazioni	lavori da	lavori a	entrata in esercizio da	note	anno 2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045	2046	2047	2048	2049	2050	2051
E Sicurezza	media annua costo manutenzione rete autostradale per km		211,00	rete autostradale preesistente (A4-A23-A28-A34-A57 a 2 corsie) (A4/1° lotto a 3 corsie)	\	\	\	costo rete preesistente	3.028.610,81	2.998.627,57	2.968.941,15	3.004.568,45	3.040.623,27	3.077.110,75	3.114.036,08	3.151.404,51	3.189.221,37	3.227.492,02	3.266.221,93	3.305.416,59	3.345.081,59	3.385.222,57	3.425.845,24	3.466.955,38	3.508.558,85	3.550.661,55	3.593.269,49	3.636.388,72	3.680.025,39	3.724.185,69	3.768.875,92	3.814.102,43	3.859.871,66	3.906.190,12	3.953.064,40	4.000.501,18	4.048.507,19	4.097.089,28	4.146.254,35
	3a corsia	lotto 2 - 1° sublotto	10,00	durante i lavori importo ridotto della metà per presenza cantieri; dall'entrata in esercizio importo maggiorato di un terzo per corsia in più	2/19	9/21	\	-1/2 per cantieri	-53.826,02																													
					\	\	10/21	+1/3 per 3a corsia		47.371,68	46.902,70	47.465,54	48.035,12	48.611,54	49.194,88	49.785,22	50.382,64	50.987,24	51.599,08	52.218,27	52.844,89	53.479,03	54.120,78	54.770,23	55.427,47	56.092,60	56.765,71	57.446,90	58.136,26	58.833,90	59.539,90	60.254,38	60.977,44	61.709,16	62.449,67	63.199,07	63.957,46	64.724,95	65.501,65
		lotto 2 - 2° sublotto	14,00		10/21	10/23	\	-1/2 per cantieri	-25.118,81	-99.480,54	-82.079,73																											
					\	\	11/23	+1/3 per 3a corsia			10.943,96	66.451,75	67.249,17	68.056,16	68.872,84	69.699,31	70.535,70	71.382,13	72.238,72	73.105,58	73.982,85	74.870,64	75.769,09	76.678,32	77.598,46	78.529,64	79.472,00	80.425,66	81.390,77	82.367,46	83.355,87	84.356,14	85.368,41	86.392,83	87.429,54	88.478,70	89.540,44	90.614,93	91.702,31
		lotto 2 - 3° sublotto	9,50		10/21	10/23	\	-1/2 per cantieri	-17.044,91	-67.504,65	-55.696,96																											
					\	\	11/23	+1/3 per 3a corsia			7.426,26	45.092,26	45.633,37	46.180,97	46.735,14	47.295,96	47.863,51	48.437,87	49.019,13	49.607,36	50.202,65	50.805,08	51.414,74	52.031,72	52.656,10	53.287,97	53.927,43	54.574,55	55.229,45	55.892,20	56.562,91	57.241,66	57.928,56	58.623,71	59.327,19	60.039,12	60.759,59	61.488,70	62.226,57
		lotto 3	27,00		\	6/20	\	-1/2 per cantieri																														
					\	\	7/20	+1/3 per 3a corsia	129.182,45	127.903,55	126.637,30	128.156,95	129.694,83	131.251,17	132.826,18	134.420,10	136.033,14	137.665,54	139.317,52	140.989,33	142.681,21	144.393,38	146.126,10	147.879,61	149.654,17	151.450,02	153.267,42	155.106,63	156.967,91	158.851,52	160.757,74	162.686,83	164.639,08	166.614,74	168.614,12	170.637,49	172.685,14	174.757,36	176.854,45
		lotto 4 - 1° sublotto	5,00		\	9/19	\	-1/2 per cantieri																														
					\	\	10/19	+1/3 per 3a corsia	23.922,68	23.685,84	23.451,35	23.732,77	24.017,56	24.305,77	24.597,44	24.892,61	25.191,32	25.493,62	25.799,54	26.109,14	26.422,45	26.739,51	27.060,39	27.385,11	27.713,73	28.046,30	28.382,86	28.723,45	29.068,13	29.416,95	29.769,95	30.127,19	30.488,72	30.854,58	31.224,84	31.599,54	31.978,73	32.362,47	32.750,82
		lotto 4 - 2° sublotto	1,50		4/19	9/21	\	-1/2 per cantieri	-8.073,90																													
					\	\	10/21	+1/3 per 3a corsia	1.794,20	7.105,75	7.035,41	7.119,83	7.205,27	7.291,73	7.379,23	7.467,78	7.557,40	7.648,09	7.739,86	7.832,74	7.926,73	8.021,85	8.118,12	8.215,53	8.314,12	8.413,89	8.514,86	8.617,03	8.720,44	8.825,08	8.930,99	9.038,16	9.146,62	9.256,37	9.367,45	9.479,86	9.593,62	9.708,74	9.825,25
		lotto 4 - 3° sublotto	10,50		10/22	3/25	\	-1/2 per cantieri		-18.652,60	-73.871,76	-74.758,22	-18.913,83																										
					\	\	4/25	+1/3 per 3a corsia			37.827,66	51.042,12	51.654,63	52.274,48	52.901,78	53.536,60	54.179,04	54.829,19	55.487,14	56.152,98	56.826,82	57.508,74	58.198,84	58.897,23	59.604,00	60.319,24	61.043,08	61.775,59	62.516,90	63.267,10	64.026,31	64.794,62	65.572,16	66.359,02	67.155,33	67.961,20	68.776,73
								Totale	**3.079.446,50**	**3.019.056,61**	**2.979.689,69**	**3.247.829,32**	**3.343.544,76**	**3.402.808,10**	**3.443.641,79**	**3.484.965,49**	**3.526.785,08**	**3.569.106,50**	**3.611.935,78**	**3.655.279,01**	**3.699.142,36**	**3.743.532,06**	**3.788.454,45**	**3.833.915,90**	**3.879.922,89**	**3.926.481,97**	**3.973.599,75**	**4.021.282,95**	**4.069.538,34**	**4.118.372,80**	**4.167.793,28**	**4.217.806,80**	**4.268.420,48**	**4.319.641,53**	**4.371.477,22**	**4.423.934,95**	**4.477.022,17**	**4.530.746,44**	**4.585.115,39**
								Produttività	-2,19%	-2,19%	-2,19%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
								Inflazione	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%
								Totale	**-0,99%**	**-0,99%**	**-0,99%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**
				costo medio unitario di partenza: 14.788,49 €/km				**Media costo €/km**	**14.353,61**	**14.211,51**	**14.070,81**	**14.239,66**	**14.410,54**	**14.583,46**	**14.758,46**	**14.935,57**	**15.114,79**	**15.296,17**	**15.479,72**	**15.665,48**	**15.853,47**	**16.043,71**	**16.236,23**	**16.431,07**	**16.628,24**	**16.827,78**	**17.029,71**	**17.234,07**	**17.440,88**	**17.650,17**	**17.861,97**	**18.076,31**	**18.293,23**	**18.512,75**	**18.734,90**	**18.959,72**	**19.187,24**	**19.417,48**	**19.650,49**
								Totale storico	**3.028.610,81**	**2.998.627,57**	**2.968.941,15**	**3.004.568,45**	**3.040.623,27**	**3.077.110,75**	**3.114.036,08**	**3.151.404,51**	**3.189.221,37**	**3.227.492,02**	**3.266.221,93**	**3.305.416,59**	**3.345.081,59**	**3.385.222,57**	**3.425.845,24**	**3.466.955,38**	**3.508.558,85**	**3.550.661,55**	**3.593.269,49**	**3.636.388,72**	**3.680.025,39**	**3.724.185,69**	**3.768.875,92**	**3.814.102,43**	**3.859.871,66**	**3.906.190,12**	**3.953.064,40**	**4.000.501,18**	**4.048.507,19**	**4.097.089,28**	**4.146.254,35**
								Totale riduzioni per cantieri	**-104.063,64**	**-185.637,78**	**-211.648,45**	**-74.758,22**	**-18.913,83**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**
								Totale integrazioni	**154.899,33**	**206.066,82**	**222.396,99**	**318.019,09**	**359.662,98**	**376.739,47**	**381.260,34**	**385.835,47**	**390.465,49**	**395.151,08**	**399.892,89**	**404.691,60**	**409.547,90**	**414.462,48**	**419.436,03**	**424.469,26**	**429.562,89**	**434.717,65**	**439.934,26**	**445.213,47**	**450.556,03**	**455.962,70**	**461.434,26**	**466.971,47**	**472.575,12**	**478.246,03**	**483.984,98**	**489.792,80**	**495.670,31**	**501.618,36**	**507.637,78**

voce allegato F	descrizione	caselli	annotazioni	lavori da	lavori a	entrata in esercizio da	note	anno 2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045	2046	2047	2048	2049	2050	2051
F Impianti esazione pedaggi	media annua costo manutenzione impianti esazione pedaggi per n° di caselli	15,00	caselli preesistenti (compreso Meolo e considerando +50% costi Nuovo casello Villesse)	\	\	\	costo preesistente	2.580.822,28	2.555.272,14	2.529.974,95	2.560.334,65	2.591.058,66	2.622.151,37	2.653.617,18	2.685.460,59	2.717.686,12	2.750.298,35	2.783.301,93	2.816.701,55	2.850.501,97	2.884.707,99	2.919.324,49	2.954.356,38	2.989.808,66	3.025.686,36	3.061.994,60	3.098.738,54	3.135.923,40	3.173.554,48	3.211.637,13	3.250.176,78	3.289.178,90	3.328.649,05	3.368.592,84	3.409.015,95	3.449.924,14	3.491.323,23	3.533.219,11
	Nuovo casello Alvisopoli	1,00	durante i lavori importo ridotto della metà per presenza cantieri	9/22	9/24	\	nuovo casello																															
				\	\	10/24	+1 per nuovo casello					172.737,24	174.810,09	176.907,81	179.030,71	181.179,07	183.353,22	185.553,46	187.780,10	190.033,46	192.313,87	194.621,63	196.957,09	199.320,58	201.712,42	204.132,97	206.582,57	209.061,56	211.570,30	214.109,14	216.678,45	219.278,59	221.909,94	224.572,86	227.267,73	229.994,94	232.754,88	235.547,94
	Nuovo casello Lisert	1,00		7/20	3/22	\	-1/2 per cantieri	-86.027,41	-21.293,93																													
				\	\	4/22	preesistente																															
	Nuovo casello Portogruaro	1,00		10/21	10/23	\	-1/2 per cantieri	-21.506,85	-85.175,74	-70.277,08																												
				\	\	11/23	+1/2 per maggiori spazi				85.344,49	86.368,62	87.405,05	88.453,91	89.515,35	90.589,54	91.676,61	92.776,73	93.890,05	95.016,73	96.156,93	97.310,82	98.478,55	99.660,29	100.856,21	102.066,49	103.291,28	104.530,78	105.785,15	107.054,57	108.339,23	109.639,30	110.954,97	112.286,43	113.633,86	114.997,47	116.377,44	117.773,97
	Adeguamento casello redipuglia	1,00		7/20	7/21	\	-1/2 per cantieri	-43.013,70																													
				\	\	8/21	preesistente																															
							Totale	**2.430.274,31**	**2.448.802,47**	**2.459.697,86**	**2.645.679,13**	**2.850.164,53**	**2.884.366,50**	**2.918.978,90**	**2.954.006,65**	**2.989.454,73**	**3.025.328,18**	**3.061.632,12**	**3.098.371,71**	**3.135.552,17**	**3.173.178,79**	**3.211.256,94**	**3.249.792,02**	**3.288.789,53**	**3.328.255,00**	**3.368.194,06**	**3.408.612,39**	**3.449.515,74**	**3.490.909,93**	**3.532.800,85**	**3.575.194,46**	**3.618.096,79**	**3.661.513,95**	**3.705.452,12**	**3.749.917,54**	**3.794.916,55**	**3.840.455,55**	**3.886.541,02**
							Produttività	-2,19%	-2,19%	-2,19%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
							Inflazione	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%
							Totale	**-0,99%**	**-0,99%**	**-0,99%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**
			costo medio unitario di partenza:			**177.267,72 €/km**	**Media costo €/km**	**172.054,82**	**170.351,48**	**168.665,00**	**170.688,98**	**172.737,24**	**174.810,09**	**176.907,81**	**179.030,71**	**181.179,07**	**183.353,22**	**185.553,46**	**187.780,10**	**190.033,46**	**192.313,87**	**194.621,63**	**196.957,09**	**199.320,58**	**201.712,42**	**204.132,97**	**206.582,57**	**209.061,56**	**211.570,30**	**214.109,14**	**216.678,45**	**219.278,59**	**221.909,94**	**224.572,86**	**227.267,73**	**229.994,94**	**232.754,88**	**235.547,94**
							Totale storico	**2.580.822,28**	**2.555.272,14**	**2.529.974,95**	**2.560.334,65**	**2.591.058,66**	**2.622.151,37**	**2.653.617,18**	**2.685.460,59**	**2.717.686,12**	**2.750.298,35**	**2.783.301,93**	**2.816.701,55**	**2.850.501,97**	**2.884.707,99**	**2.919.324,49**	**2.954.356,38**	**2.989.808,66**	**3.025.686,36**	**3.061.994,60**	**3.098.738,54**	**3.135.923,40**	**3.173.554,48**	**3.211.637,13**	**3.250.176,78**	**3.289.178,90**	**3.328.649,05**	**3.368.592,84**	**3.409.015,95**	**3.449.924,14**	**3.491.323,23**	**3.533.219,11**
							Totale riduzioni per cantieri	**-150.547,97**	**-106.469,67**	**-70.277,08**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**
							Totale integrazioni	-	-	-	**85.344,49**	**259.105,87**	**262.215,14**	**265.361,72**	**268.546,06**	**271.768,61**	**275.029,83**	**278.330,19**	**281.670,16**	**285.050,20**	**288.470,80**	**291.932,45**	**295.435,64**	**298.980,87**	**302.568,64**	**306.199,46**	**309.873,85**	**313.592,34**	**317.355,45**	**321.163,71**	**325.017,68**	**328.917,89**	**332.864,90**	**336.859,28**	**340.901,59**	**344.992,41**	**349.132,32**	**353.321,91**

voce allegato F	descrizione		km	annotazioni	lavori		entrata in esercizio	note	anno																												
					da	a	da		2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045	2046	2047	2048	2049	2050	2051
G Verde e pulizia	media annua costo manutenzione rete autostradale per km		211,00	rete autostradale preesistente (A4-A23-A28-A34-A57 a 2 corsie) (A4/1° lotto a 3 corsie)	\	\	\	costo rete preesistente	2.797.171,83	2.769.479,83	2.742.061,98	2.774.966,72	2.808.266,33	2.841.965,52	2.876.069,11	2.910.581,94	2.945.508,92	2.980.855,03	3.016.625,29	3.052.824,79	3.089.458,69	3.126.532,19	3.164.050,58	3.202.019,19	3.240.443,42	3.279.328,74	3.318.680,68	3.358.504,85	3.398.806,91	3.439.592,59	3.480.867,70	3.522.638,11	3.564.909,77	3.607.688,69	3.650.980,95	3.694.792,72	3.739.130,24	3.783.999,80	3.829.407,80
	3a corsia	lotto 2 - 1° sublotto	10,00	durante i lavori importo ridotto della metà per presenza cantieri; dall'entrata in esercizio importo maggiorato di un terzo per corsia in più	2/19	9/21	\	-1/2 per cantieri	-49.712,77																													
					\	\	10/21	+1/3 per 3a corsia		43.751,66	43.318,51	43.838,34	44.364,40	44.896,77	45.435,53	45.980,76	46.532,53	47.090,92	47.656,01	48.227,88	48.806,61	49.392,29	49.985,00	50.584,82	51.191,84	51.806,14	52.427,81	53.056,95	53.693,63	54.337,96	54.990,01	55.649,89	56.317,69	56.993,50	57.677,42	58.369,55	59.069,99	59.778,83	60.496,17
		lotto 2 - 2° sublotto	14,00		10/21	10/23	\	-1/2 per cantieri	-23.199,29	-91.878,48	-75.807,40																											
					\	\	11/23	+1/3 per 3a corsia			10.107,65	61.373,67	62.110,16	62.855,48	63.609,74	64.373,06	65.145,54	65.927,28	66.718,41	67.519,03	68.329,26	69.149,21	69.979,00	70.818,75	71.668,57	72.528,60	73.398,94	74.279,73	75.171,08	76.073,14	76.986,02	77.909,85	78.844,77	79.790,90	80.748,39	81.717,37	82.697,98	83.690,36	84.694,64
		lotto 2 - 3° sublotto	9,50		10/21	10/23	\	-1/2 per cantieri	-15.742,38	-62.346,11	-51.440,74																											
					\	\	11/23	+1/3 per 3a corsia			6.858,76	41.646,42	42.146,18	42.651,93	43.163,75	43.681,72	44.205,90	44.736,37	45.273,21	45.816,49	46.366,28	46.922,68	47.485,75	48.055,58	48.632,25	49.215,83	49.806,42	50.404,10	51.008,95	51.621,06	52.240,51	52.867,40	53.501,81	54.143,83	54.793,55	55.451,08	56.116,49	56.789,89	57.471,37
		lotto 3	27,00		\	6/20	\	-1/2 per cantieri																														
					\	\	7/20	+1/3 per 3a corsia	119.310,65	118.129,47	116.959,99	118.363,51	119.783,87	121.221,28	122.675,93	124.148,04	125.637,82	127.145,48	128.671,22	130.215,28	131.777,86	133.359,19	134.959,50	136.579,02	138.217,97	139.876,58	141.555,10	143.253,76	144.972,81	146.712,48	148.473,03	150.254,71	152.057,76	153.882,46	155.729,05	157.597,79	159.488,97	161.402,84	163.339,67
		lotto 4 - 1° sublotto	5,00		\	9/19	\	-1/2 per cantieri																														
					\	\	10/19	+1/3 per 3a corsia	22.094,56	21.875,83	21.659,26	21.919,17	22.182,20	22.448,38	22.717,77	22.990,38	23.266,26	23.545,46	23.828,00	24.113,94	24.403,31	24.696,15	24.992,50	25.292,41	25.595,92	25.903,07	26.213,91	26.528,47	26.846,82	27.168,98	27.495,01	27.824,95	28.158,84	28.496,75	28.838,71	29.184,78	29.534,99	29.889,41	30.248,09
		lotto 4 - 2° sublotto	1,50		4/19	9/21	\	-1/2 per cantieri	-7.456,92																													
					\	\	10/21	+1/3 per 3a corsia	1.657,09	6.562,75	6.497,78	6.575,75	6.654,66	6.734,52	6.815,33	6.897,11	6.979,88	7.063,64	7.148,40	7.234,18	7.320,99	7.408,84	7.497,75	7.587,72	7.678,78	7.770,92	7.864,17	7.958,54	8.054,04	8.150,69	8.248,50	8.347,48	8.447,65	8.549,03	8.651,61	8.755,43	8.860,50	8.966,82	9.074,43
		lotto 4 - 3° sublotto	10,50		10/22	3/25	\	-1/2 per cantieri		-17.227,21	-68.226,66	-69.045,38	-17.468,48																										
					\	\	4/25	+1/3 per 3a corsia			34.936,96	47.141,61	47.707,31	48.279,80	48.859,15	49.445,46	50.038,81	50.639,27	51.246,95	51.861,91	52.484,25	53.114,06	53.751,43	54.396,45	55.049,21	55.709,80	56.378,31	57.054,85	57.739,51	58.432,39	59.133,57	59.843,18	60.561,30	61.288,03	62.023,49	62.767,77	63.520,98
								Totale	**2.844.122,78**	**2.788.347,73**	**2.751.989,14**	**2.999.638,20**	**3.088.039,30**	**3.142.773,88**	**3.180.487,16**	**3.218.653,01**	**3.257.276,85**	**3.296.364,17**	**3.335.920,54**	**3.375.951,59**	**3.416.463,00**	**3.457.460,56**	**3.498.950,09**	**3.540.937,49**	**3.583.428,74**	**3.626.429,88**	**3.669.947,04**	**3.713.986,41**	**3.758.554,24**	**3.803.656,89**	**3.849.300,78**	**3.895.492,39**	**3.942.238,29**	**3.989.545,15**	**4.037.419,70**	**4.085.868,73**	**4.134.899,16**	**4.184.517,95**	**4.234.732,16**
								Produttività	-2,19%	-2,19%	-2,19%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
								Inflazione	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%
								Totale	**-0,99%**	**-0,99%**	**-0,99%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**
				costo medio unitario di partenza:			**13.658,39 €/km**	**Media costo €/km**	**13.256,74**	**13.125,50**	**12.995,55**	**13.151,50**	**13.309,32**	**13.469,03**	**13.630,66**	**13.794,23**	**13.959,76**	**14.127,28**	**14.296,80**	**14.468,36**	**14.641,98**	**14.817,69**	**14.995,50**	**15.175,45**	**15.357,55**	**15.541,84**	**15.728,34**	**15.917,08**	**16.108,09**	**16.301,39**	**16.497,00**	**16.694,97**	**16.895,31**	**17.098,05**	**17.303,23**	**17.510,87**	**17.721,00**	**17.933,65**	**18.148,85**
								Totale storico	**2.797.171,83**	**2.769.479,83**	**2.742.061,98**	**2.774.966,72**	**2.808.266,33**	**2.841.965,52**	**2.876.069,11**	**2.910.581,94**	**2.945.508,92**	**2.980.855,03**	**3.016.625,29**	**3.052.824,79**	**3.089.458,69**	**3.126.532,19**	**3.164.050,58**	**3.202.019,19**	**3.240.443,42**	**3.279.328,74**	**3.318.680,68**	**3.358.504,85**	**3.398.806,91**	**3.439.592,59**	**3.480.867,70**	**3.522.638,11**	**3.564.909,77**	**3.607.688,69**	**3.650.980,95**	**3.694.792,72**	**3.739.130,24**	**3.783.999,80**	**3.829.407,80**
								Totale riduzioni per cantieri	**-96.111,35**	**-171.451,80**	**-195.474,80**	**-69.045,38**	**-17.468,48**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**
								Totale integrazioni	**143.062,30**	**190.319,70**	**205.401,96**	**293.716,86**	**332.178,42**	**347.949,97**	**352.125,36**	**356.350,87**	**360.627,08**	**364.954,60**	**369.334,06**	**373.766,07**	**378.251,26**	**382.790,28**	**387.383,76**	**392.032,36**	**396.736,75**	**401.497,59**	**406.315,57**	**411.191,35**	**416.125,65**	**421.119,16**	**426.172,59**	**431.286,66**	**436.462,10**	**441.699,64**	**447.000,04**	**452.364,04**	**457.792,41**	**463.285,92**	**468.845,35**

voce allegato F	descrizione		km	annotazioni	lavori da	lavori a	entrata in esercizio da	note	anno 2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045	2046	2047	2048	2049	2050	2051
H Operazioni invernali	media annua costo manutenzione rete autostradale per km		211,00	rete autostradale preesistente (A4-A23-A28-A34-A57 a 2 corsie) (A4/1° lotto a 3 corsie)	\	\	\	costo rete preesistente	1.109.965,06	1.098.976,41	1.088.096,54	1.101.153,70	1.114.367,54	1.127.739,95	1.141.272,83	1.154.968,11	1.168.827,72	1.182.853,66	1.197.047,90	1.211.412,47	1.225.949,42	1.240.660,82	1.255.548,75	1.270.615,33	1.285.862,72	1.301.293,07	1.316.908,59	1.332.711,49	1.348.704,03	1.364.888,47	1.381.267,14	1.397.842,34	1.414.616,45	1.431.591,85	1.448.770,95	1.466.156,20	1.483.750,08	1.501.555,08	1.519.573,74
	3a corsia	lotto 2 - 1° sublotto	10,00	durante i lavori importo ridotto della metà per presenza cantieri; dall'entrata in esercizio importo maggiorato di un terzo per corsia in più	2/19	9/21	\	-1/2 per cantieri	-19.726,87																													
					\	\	10/21	+1/3 per 3a corsia		17.361,40	17.189,52	17.395,79	17.604,54	17.815,80	18.029,59	18.245,94	18.464,89	18.686,47	18.910,71	19.137,64	19.367,29	19.599,70	19.834,89	20.072,91	20.313,79	20.557,55	20.804,24	21.053,89	21.306,54	21.562,22	21.820,97	22.082,82	22.347,81	22.615,98	22.887,38	23.162,03	23.439,97	23.721,25	24.005,90
		lotto 2 - 2° sublotto	14,00		10/21	10/23	\	-1/2 per cantieri	-9.205,87	-36.458,93	-30.081,66																											
					\	\	11/23	+1/3 per 3a corsia			4.010,89	24.354,11	24.646,36	24.942,12	25.241,42	25.544,32	25.850,85	26.161,06	26.474,99	26.792,69	27.114,21	27.439,58	27.768,85	28.102,08	28.439,30	28.780,57	29.125,94	29.475,45	29.829,16	30.187,11	30.549,35	30.915,94	31.286,94	31.662,38	32.042,33	32.426,84	32.815,96	33.209,75	33.608,27
		lotto 2 - 3° sublotto	9,50		10/21	10/23	\	-1/2 per cantieri	-6.246,84	-24.739,99	-20.412,55																											
					\	\	11/23	+1/3 per 3a corsia			2.721,67	16.526,00	16.724,32	16.925,01	17.128,11	17.333,64	17.541,65	17.752,15	17.965,17	18.180,76	18.398,93	18.619,71	18.843,15	19.069,27	19.298,10	19.529,67	19.764,03	20.001,20	20.241,21	20.484,11	20.729,92	20.978,68	21.230,42	21.485,19	21.743,01	22.003,92	22.267,97	22.535,19	22.805,61
		lotto 3	27,00		\	6/20	\	-1/2 per cantieri																														
					\	\	7/20	+1/3 per 3a corsia	47.344,48	46.875,77	46.411,70	46.968,64	47.532,26	48.102,65	48.679,88	49.264,04	49.855,21	50.453,47	51.058,92	51.671,62	52.291,68	52.919,18	53.554,21	54.196,86	54.847,22	55.505,39	56.171,46	56.845,51	57.527,66	58.217,99	58.916,61	59.623,61	60.339,09	61.063,16	61.795,92	62.537,47	63.287,92	64.047,37	64.815,94
		lotto 4 - 1° sublotto	5,00		\	9/19	\	-1/2 per cantieri																														
					\	\	10/19	+1/3 per 3a corsia	8.767,50	8.680,70	8.594,76	8.697,90	8.802,27	8.907,90	9.014,79	9.122,97	9.232,45	9.343,24	9.455,35	9.568,82	9.683,64	9.799,85	9.917,45	10.036,46	10.156,89	10.278,78	10.402,12	10.526,95	10.653,27	10.781,11	10.910,48	11.041,41	11.173,91	11.307,99	11.443,69	11.581,01	11.719,98	11.860,62	12.002,95
		lotto 4 - 2° sublotto	1,50		4/19	9/21	\	-1/2 per cantieri	-2.959,03																													
					\	\	10/21	+1/3 per 3a corsia	657,56	2.604,21	2.578,43	2.609,37	2.640,68	2.672,37	2.704,44	2.736,89	2.769,73	2.802,97	2.836,61	2.870,65	2.905,09	2.939,95	2.975,23	3.010,94	3.047,07	3.083,63	3.120,64	3.158,08	3.195,98	3.234,33	3.273,14	3.312,42	3.352,17	3.392,40	3.433,11	3.474,30	3.516,00	3.558,19	3.600,89
		lotto 4 - 3° sublotto	10,50		10/22	3/25	\	-1/2 per cantieri		-6.836,05	-27.073,49	-27.398,37	-6.931,79																										
					\	\	4/25	+1/3 per 3a corsia					13.863,58	18.706,59	18.931,07	19.158,24	19.388,14	19.620,80	19.856,24	20.094,52	20.335,65	20.579,68	20.826,64	21.076,56	21.329,48	21.585,43	21.844,46	22.106,59	22.371,87	22.640,33	22.912,01	23.186,96	23.465,20	23.746,78	24.031,75	24.320,13	24.611,97	24.907,31	25.206,20
								Totale	**1.128.595,99**	**1.106.463,51**	**1.092.035,80**	**1.190.307,14**	**1.225.386,19**	**1.247.105,79**	**1.262.071,06**	**1.277.215,91**	**1.292.542,51**	**1.308.053,02**	**1.323.749,65**	**1.339.634,65**	**1.355.710,26**	**1.371.978,79**	**1.388.442,53**	**1.405.103,84**	**1.421.965,09**	**1.439.028,67**	**1.456.297,01**	**1.473.772,58**	**1.491.457,85**	**1.509.355,34**	**1.527.467,61**	**1.545.797,22**	**1.564.346,79**	**1.583.118,95**	**1.602.116,37**	**1.621.341,77**	**1.640.797,87**	**1.660.487,45**	**1.680.413,30**
								Produttività	-2,19%	-2,19%	-2,19%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
								Inflazione	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%
								Totale	**-0,99%**	**-0,99%**	**-0,99%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**
				costo medio unitario di partenza:			**5.419,88 €/km**	**Media costo €/km**	**5.260,50**	**5.208,42**	**5.156,86**	**5.218,74**	**5.281,36**	**5.344,74**	**5.408,88**	**5.473,78**	**5.539,47**	**5.605,94**	**5.673,21**	**5.741,29**	**5.810,19**	**5.879,91**	**5.950,47**	**6.021,87**	**6.094,14**	**6.167,27**	**6.241,27**	**6.316,17**	**6.391,96**	**6.468,67**	**6.546,29**	**6.624,85**	**6.704,34**	**6.784,80**	**6.866,21**	**6.948,61**	**7.031,99**	**7.116,37**	**7.201,77**
								Totale storico	**1.109.965,06**	**1.098.976,41**	**1.088.096,54**	**1.101.153,70**	**1.114.367,54**	**1.127.739,95**	**1.141.272,83**	**1.154.968,11**	**1.168.827,72**	**1.182.853,66**	**1.197.047,90**	**1.211.412,47**	**1.225.949,42**	**1.240.660,82**	**1.255.548,75**	**1.270.615,33**	**1.285.862,72**	**1.301.293,07**	**1.316.908,59**	**1.332.711,49**	**1.348.704,03**	**1.364.888,47**	**1.381.267,14**	**1.397.842,34**	**1.414.616,45**	**1.431.591,85**	**1.448.770,95**	**1.466.156,20**	**1.483.750,08**	**1.501.555,08**	**1.519.573,74**
								Totale riduzioni per cantieri	**-38.138,61**	**-68.034,97**	**-77.567,70**	**-27.398,37**	**-6.931,79**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**
								Totale integrazioni	**56.769,54**	**75.522,08**	**81.506,97**	**116.551,81**	**131.814,01**	**138.072,43**	**139.729,30**	**141.406,05**	**143.102,92**	**144.820,16**	**146.558,00**	**148.316,69**	**150.096,49**	**151.897,65**	**153.720,42**	**155.565,07**	**157.431,85**	**159.321,03**	**161.232,88**	**163.167,68**	**165.125,69**	**167.107,20**	**169.112,49**	**171.141,83**	**173.195,54**	**175.273,88**	**177.377,17**	**179.505,70**	**181.659,76**	**183.839,68**	**186.045,76**

voce allegato F	descrizione	edifici	annotazioni	lavori		entrata in esercizio	note	anno																								
				da	a	da		2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045	2046	2047	2048	2049	2050	2051
I Edifici	media annua costo manutenzione edifici per n° di caselli+edifici	19,00	caselli preesistenti (compreso Meolo e considerando +50% costi Nuovo casello Villesse) + edifici preesistenti (c.s.palmanova+c.m.porcia+c.m.cessalto+ca	\	\	\	costo rete preesistente	1.003.535,27	993.600,27	983.763,63	995.568,79	1.007.515,62	1.019.605,80	1.031.841,07	1.044.223,17	1.056.753,84	1.069.434,89	1.082.268,11	1.095.255,33	1.108.398,39	1.121.699,17	1.135.159,56	1.148.781,48	1.162.566,85	1.176.517,66	1.190.635,87	1.204.923,50	1.219.382,58	1.234.015,17	1.248.823,35	1.263.809,23	1.278.974,94	1.294.322,64	1.309.854,52	1.325.572,77	1.341.479,64	1.357.577,40	1.373.868,33
	Nuovo casello Alvisopoli	1,00		2/19	9/21	\	nuovo casello																														
				\	\	10/24	+1 per nuovo casello					53.027,14	53.663,46	54.307,42	54.959,11	55.618,62	56.286,05	56.961,48	57.645,02	58.336,76	59.036,80	59.745,24	60.462,18	61.187,73	61.921,98	62.665,05	63.417,03	64.178,03	64.948,17	65.727,54	66.516,28	67.314,47	68.122,24	68.939,71	69.766,99	70.604,19	71.451,44	72.308,86
	Nuovo casello Lisert	1,00		10/21	10/23	\	-1/2 per cantieri	-26.408,82	-6.536,84																												
				\	\	11/23	preesistente																														
	Nuovo casello Portogruaro	1,00	durante i lavori importo ridotto della metà per presenza cantieri	10/21	10/23	\	-1/2 per cantieri	-6.602,21	-26.147,38	-21.573,76																												
				\	\	11/23	preesistente																														
	Adeguamento casello Redipuglia	1,00		\	6/20	\	-1/2 per cantieri	-13.204,41																														
				\	\	7/20	preesistente																														
	Nuova palazzina C.S. Palmanova	1,00		\	6/19	\	nuovo edificio																														
				\	\	7/19	+1 per nuovo edificio	52.817,65	52.294,75	51.777,03	52.398,36	53.027,14	53.663,46	54.307,42	54.959,11	55.618,62	56.286,05	56.961,48	57.645,02	58.336,76	59.036,80	59.745,24	60.462,18	61.187,73	61.921,98	62.665,05	63.417,03	64.178,03	64.948,17	65.727,54	66.516,28	67.314,47	68.122,24	68.939,71	69.766,99	70.604,19	71.451,44	72.308,86
							Totale	**1.010.137,48**	**1.013.210,80**	**1.013.966,90**	**1.047.967,15**	**1.113.569,89**	**1.126.932,73**	**1.140.455,92**	**1.154.141,39**	**1.167.991,09**	**1.182.006,98**	**1.196.191,07**	**1.210.545,36**	**1.225.071,91**	**1.239.772,77**	**1.254.650,04**	**1.269.705,84**	**1.284.942,31**	**1.300.361,62**	**1.315.965,96**	**1.331.757,55**	**1.347.736,64**	**1.363.911,51**	**1.380.278,44**	**1.396.841,78**	**1.413.603,89**	**1.430.567,13**	**1.447.733,94**	**1.465.106,75**	**1.482.688,03**	**1.500.480,28**	**1.518.486,05**
							Produttività	-2,19%	-2,19%	-2,19%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
							Inflazione	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%
							Totale	**-0,99%**	**-0,99%**	**-0,99%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**
			costo medio unitario di partenza:			**54.417,91 €/km**	**Media costo €/km**	**52.817,65**	**52.294,75**	**51.777,03**	**52.398,36**	**53.027,14**	**53.663,46**	**54.307,42**	**54.959,11**	**55.618,62**	**56.286,05**	**56.961,48**	**57.645,02**	**58.336,76**	**59.036,80**	**59.745,24**	**60.462,18**	**61.187,73**	**61.921,98**	**62.665,05**	**63.417,03**	**64.178,03**	**64.948,17**	**65.727,54**	**66.516,28**	**67.314,47**	**68.122,24**	**68.939,71**	**69.766,99**	**70.604,19**	**71.451,44**	**72.308,86**
							Totale storico	**1.003.535,27**	**993.600,27**	**983.763,63**	**995.568,79**	**1.007.515,62**	**1.019.605,80**	**1.031.841,07**	**1.044.223,17**	**1.056.753,84**	**1.069.434,89**	**1.082.268,11**	**1.095.255,33**	**1.108.398,39**	**1.121.699,17**	**1.135.159,56**	**1.148.781,48**	**1.162.566,85**	**1.176.517,66**	**1.190.635,87**	**1.204.923,50**	**1.219.382,58**	**1.234.015,17**	**1.248.823,35**	**1.263.809,23**	**1.278.974,94**	**1.294.322,64**	**1.309.854,52**	**1.325.572,77**	**1.341.479,64**	**1.357.577,40**	**1.373.868,33**
							Totale riduzioni per cantieri	**-46.215,44**	**-32.684,22**	**-21.573,76**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**
							Totale integrazioni	**52.817,65**	**52.294,75**	**51.777,03**	**52.398,36**	**106.054,28**	**107.326,93**	**108.614,85**	**109.918,23**	**111.237,25**	**112.572,09**	**113.922,96**	**115.290,03**	**116.673,51**	**118.073,60**	**119.490,48**	**120.924,37**	**122.375,46**	**123.843,96**	**125.330,09**	**126.834,05**	**128.356,06**	**129.896,33**	**131.455,09**	**133.032,55**	**134.628,94**	**136.244,49**	**137.879,42**	**139.533,98**	**141.208,38**	**142.902,88**	**144.617,72**

voce allegato F	descrizione		km	annotazioni	lavori		entrata in esercizio	note	anno																									
					da	a	da		2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045	2046	2047	2048	2049	2050	2051
J Forniture e manutenzioni varie	media annua costo manutenzione rete autostradale per km		211,00	rete autostradale preesistente (A4-A23-A28-A34-A57 a 2 corsie) (A4/1° lotto a 3 corsie)	\	\	\	costo rete preesistente	417.157,45	413.027,59	408.938,62	413.845,88	418.812,03	423.837,78	428.923,83	434.070,92	439.279,77	444.551,13	449.885,74	455.284,37	460.747,78	466.276,75	471.872,07	477.534,54	483.264,95	489.064,13	494.932,90	500.872,10	506.882,56	512.965,15	519.120,74	525.350,18	531.654,39	538.034,24	544.490,65	551.024,54	557.636,83	564.328,47	571.100,42
	3a corsia	lotto 2 - 1° sublotto	10,00	durante i lavori importo ridotto della metà per presenza cantieri; dall'entrata in esercizio importo maggiorato di un terzo per corsia in più	2/19	9/21	\	-1/2 per cantieri	-7.413,94																												
					\	\	10/21	+1/3 per 3a corsia		6.524,92	6.460,33	6.537,85	6.616,30	6.695,70	6.776,05	6.857,36	6.939,65	7.022,92	7.107,20	7.192,49	7.278,80	7.366,14	7.454,54	7.543,99	7.634,52	7.726,13	7.818,85	7.912,67	8.007,62	8.103,71	8.200,96	8.299,37	8.398,96	8.499,75	8.601,75	8.704,97	8.809,43	8.915,14	9.022,12
		lotto 2 - 2° sublotto	14,00		10/21	10/23	\	-1/2 per cantieri	-3.459,84	-13.702,34	-11.305,57																										
					\	\	11/23	+1/3 per 3a corsia			1.507,41	9.152,99	9.262,83	9.373,98	9.486,47	9.600,30	9.715,51	9.832,09	9.950,08	10.069,48	10.190,31	10.312,60	10.436,35	10.561,59	10.688,32	10.816,58	10.946,38	11.077,74	11.210,67	11.345,20	11.481,34	11.619,12	11.758,55	11.899,65	12.042,45	12.186,96	12.333,20	12.481,20	12.630,97
		lotto 2 - 3° sublotto	9,50		10/21	10/23	\	-1/2 per cantieri	-2.347,75	-9.298,01	-7.671,64																										
					\	\	11/23	+1/3 per 3a corsia			1.022,88	6.210,96	6.285,49	6.360,91	6.437,25	6.514,49	6.592,67	6.671,78	6.751,84	6.832,86	6.914,86	6.997,83	7.081,81	7.166,79	7.252,79	7.339,83	7.427,90	7.517,04	7.607,24	7.698,53	7.790,91	7.884,40	7.979,02	8.074,76	8.171,66	8.269,72	8.368,96	8.469,38	8.571,02
		lotto 3	27,00		\	6/20	\	-1/2 per cantieri																													
					\	\	7/20	+1/3 per 3a corsia	17.793,45	17.617,29	17.442,88	17.652,19	17.864,02	18.078,39	18.295,33	18.514,87	18.737,05	18.961,90	19.189,44	19.419,71	19.652,75	19.888,58	20.127,24	20.368,77	20.613,20	20.860,56	21.110,88	21.364,21	21.620,58	21.880,03	22.142,59	22.408,30	22.677,20	22.949,33	23.224,72	23.503,42	23.785,46	24.070,88	24.359,73
		lotto 4 - 1° sublotto	5,00		\	9/19	\	-1/2 per cantieri																													
					\	\	10/19	+1/3 per 3a corsia	3.295,08	3.262,46	3.230,16	3.268,92	3.308,15	3.347,85	3.388,02	3.428,68	3.469,82	3.511,46	3.553,60	3.596,24	3.639,40	3.683,07	3.727,27	3.771,99	3.817,26	3.863,07	3.909,42	3.956,34	4.003,81	4.051,86	4.100,48	4.149,69	4.199,48	4.249,88	4.300,87	4.352,48	4.404,71	4.457,57	4.511,06
		lotto 4 - 2° sublotto	1,50		4/19	9/21	\	-1/2 per cantieri	-1.112,09																												
					\	\	10/21	+1/3 per 3a corsia		978,74	969,05	980,68	992,45	1.004,35	1.016,41	1.028,60	1.040,95	1.053,44	1.066,08	1.078,87	1.091,82	1.104,92	1.118,18	1.131,60	1.145,18	1.158,92	1.172,83	1.186,90	1.201,14	1.215,56	1.230,14	1.244,91	1.259,84	1.274,96	1.290,26	1.305,75	1.321,41	1.337,27	1.353,32
		lotto 4 - 3° sublotto	10,50		10/22	3/25	\	-1/2 per cantieri		-2.569,19	-10.175,01	-10.297,11	-2.605,17																									
					\	\	4/25	+1/3 per 3a corsia					5.210,34	7.030,48	7.114,85	7.200,23	7.286,63	7.374,07	7.462,56	7.552,11	7.642,74	7.734,45	7.827,26	7.921,19	8.016,24	8.112,44	8.209,79	8.308,30	8.408,00	8.508,90	8.611,01	8.714,34	8.818,91	8.924,74	9.031,84	9.140,22	9.249,90	9.360,90	9.473,23
								Totale	**423.912,37**	**415.841,47**	**410.419,11**	**447.352,36**	**460.536,10**	**468.698,96**	**474.323,35**	**480.015,23**	**485.775,42**	**491.604,72**	**497.503,98**	**503.474,02**	**509.515,71**	**515.629,90**	**521.817,46**	**528.079,27**	**534.416,22**	**540.829,22**	**547.319,17**	**553.887,00**	**560.533,64**	**567.260,04**	**574.067,16**	**580.955,97**	**587.927,44**	**594.982,57**	**602.122,36**	**609.347,83**	**616.660,00**	**624.059,92**	**631.548,64**
								Produttività	-2,19%	-2,19%	-2,19%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
								Inflazione	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%	1,20%
								Totale	**-0,99%**	**-0,99%**	**-0,99%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**	**1,20%**
				costo medio unitario di partenza:			**2.036,95 €/km**	**Media costo €/km**	**1.977,05**	**1.957,48**	**1.938,10**	**1.961,35**	**1.984,89**	**2.008,71**	**2.032,81**	**2.057,21**	**2.081,89**	**2.106,88**	**2.132,16**	**2.157,75**	**2.183,64**	**2.209,84**	**2.236,36**	**2.263,20**	**2.290,36**	**2.317,84**	**2.345,65**	**2.373,80**	**2.402,29**	**2.431,11**	**2.460,29**	**2.489,81**	**2.519,69**	**2.549,93**	**2.580,52**	**2.611,49**	**2.642,83**	**2.674,54**	**2.706,64**
								Totale storico	**417.157,45**	**413.027,59**	**408.938,62**	**413.845,88**	**418.812,03**	**423.837,78**	**428.923,83**	**434.070,92**	**439.279,77**	**444.551,13**	**449.885,74**	**455.284,37**	**460.747,78**	**466.276,75**	**471.872,07**	**477.534,54**	**483.264,95**	**489.064,13**	**494.932,90**	**500.872,10**	**506.882,56**	**512.965,15**	**519.120,74**	**525.350,18**	**531.654,39**	**538.034,24**	**544.490,65**	**551.024,54**	**557.636,83**	**564.328,47**	**571.100,42**
								Totale riduzioni per cantieri	**-14.333,61**	**-25.569,54**	**-29.152,22**	**-10.297,11**	**-2.605,17**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**
								Totale integrazioni	**21.088,53**	**28.383,41**	**30.632,71**	**43.803,59**	**49.539,58**	**51.891,67**	**52.514,37**	**53.144,54**	**53.782,28**	**54.427,67**	**55.080,80**	**55.741,77**	**56.410,67**	**57.087,60**	**57.772,65**	**58.465,92**	**59.167,51**	**59.877,52**	**60.596,05**	**61.323,20**	**62.059,08**	**62.803,79**	**63.557,44**	**64.320,13**	**65.091,97**	**65.873,07**	**66.663,55**	**67.463,51**	**68.273,07**	**69.092,35**	**69.921,46**

Estratto del Piano Economico Finanziario di S.p.A. Autovie Venete inviato all'ente contedente in data 02.03.2021

SUBENTRO DAL 31.12.2020 AL 31.12.2021

		31/12/2020	31/01/2021	29/02/2021	31/03/2021	30/04/2021	31/05/2021	30/06/2021	31/07/2021	31/08/2021	30/09/2021	31/10/2021	30/11/2021	31/12/2021
	Inflazione	0,00%												0,00%
	Tariffa media ponderata													
	Leggeri	0,05803	0,05803	0,05803	0,05803	0,05803	0,05803	0,05803	0,05803	0,05803	0,05803	0,05803	0,05803	0,05803
	Pesanti	0,10563	0,10563	0,10563	0,10563	0,10563	0,10563	0,10563	0,10563	0,10563	0,10563	0,10563	0,10563	0,10563
	Δ%	0,00%												0,00%
	Inflazione	0,00%												0,00%
	α	100,00%												100,00%
	Fattore X	-4,72%												-10,54%
	Fattore K	4,72%												10,54%
	Conguaglio tariffa per variazione Tax Rate													
	βΔq													
	Volumi di traffico													
	Veicoli leggeri	1.108.492,1	91.900,6	173.505,8	272.102,3	380.648,0	486.458,5	613.967,2	759.204,8	927.947,7	1.049.444,0	1.154.150,1	1.242.937,3	1.341.795,1
	Veicoli pesanti	699.846,1	56.208,2	113.028,2	176.270,7	238.545,9	306.489,6	372.952,4	444.768,9	501.816,3	567.807,0	635.568,6	694.961,9	746.749,1
	Δ%	0,00												0,00
	Leggeri	16,73%												21,05%
	Pesanti	72,42%												6,70%
	RICAVI NETTI DA PEDAGGIO	**140.751,0**	**11.269,9**	**22.007,1**	**34.408,6**	**47.285,2**	**60.601,9**	**75.021,3**	**91.034,9**	**106.852,3**	**120.872,9**	**134.106,3**	**145.532,0**	**156.738,7**
a1	Beni reversibili	1.680.051,0	1.690.587,0	1.701.123,0	1.711.659,0	1.725.259,0	1.738.859,0	1.752.459,0	1.757.987,0	1.763.515,0	1.769.043,0	1.777.957,0	1.786.871,0	1.795.783,0
a2	Fondo ammortamento finanziario	-913.665,7	-918.882,2	-924.098,8	-929.315,4	-934.532,0	-939.748,6	-944.965,2	-950.181,7	-955.398,3	-960.614,9	-965.831,5	-971.048,1	-976.264,7
a3	Contributi in conto impianti	-172.122,0	-172.122,0	-172.122,0	-172.122,0	-172.122,0	-172.122,0	-172.122,0	-172.122,0	-172.122,0	-172.122,0	-172.122,0	-172.122,0	-172.122,0
a4	Immobilizzazioni non reversibili nette	8.498,6	8.667,4	9.005,1	9.511,6	10.186,9	11.031,1	12.044,1	13.225,9	14.576,6	16.096,1	17.784,4	19.641,6	10.524,6
a5	Variazioni ai fini regolatori	-7.885,0	-7.885,0	-7.885,0	-7.885,0	-7.885,0	-7.885,0	-7.885,0	-7.885,0	-7.885,0	-7.885,0	-7.885,0	-7.885,0	-7.885,0
A	**Capitale Investito Netto Regolatorio**	**594.877,0**	**600.365,2**	**606.022,3**	**611.848,2**	**620.907,0**	**630.134,5**	**639.531,0**	**641.024,2**	**642.686,3**	**644.517,2**	**649.903,0**	**655.457,5**	**650.036,0**
b1	WACC Lordo	7,17%												7,17%
B	**Costi di remunerazione del capitale investito**	**39.216,1**	**3.554,4**	**7.108,8**	**10.663,2**	**14.217,6**	**17.771,9**	**21.326,3**	**24.880,7**	**28.435,1**	**31.989,5**	**35.543,9**	**39.098,3**	**42.652,7**
c1	Ammortamento finanziario (al netto della quota riferita agli oneri finanziari capitalizzati)	57.182,0	5.216,6	10.433,2	15.649,8	20.866,3	26.082,9	31.299,5	36.516,1	41.732,7	46.949,3	52.165,8	57.382,4	62.599,0
c2	Ammortamento tecnico beni non reversibili ed immobilizzazioni immateriali	2.107,0	164,5	329,0	493,5	658,0	822,5	987,0	1.151,5	1.316,0	1.480,5	1.645,0	1.809,5	1.974,0
C	**Costi di rimborso del capitale investito**	**59.289,0**	**5.381,1**	**10.762,2**	**16.143,3**	**21.524,3**	**26.905,4**	**32.286,5**	**37.667,6**	**43.048,7**	**48.429,8**	**53.810,8**	**59.191,9**	**64.573,0**
D	**Variazioni ai fini regolatori**													
e1	Costi per il personale [Rigo 2.6 + Rigo 2.12 + Rigo 2.15]	53.132,0	4.524,6	9.049,2	13.573,8	18.098,3	22.622,9	27.147,5	31.672,1	36.196,7	40.721,3	45.245,8	49.770,4	54.295,0
e2	Costi di manutenzione e rinnovi [Rigo 2.7]	16.026,0	1.323,9	2.647,8	3.971,8	5.295,7	6.619,6	7.943,5	9.267,4	10.591,3	11.915,3	13.239,2	14.563,1	15.887,0
e3	Canoni di concessione [Rigo 2.10]	5.807,6	448,5	897,1	1.345,6	1.794,2	2.242,7	2.691,3	3.139,8	3.588,4	4.036,9	4.485,4	4.934,0	5.382,5
e4	Acquisti di materie prime e beni di consumo [Rigo 2.11.1 + Rigo 2.11.2]	1.289,0	109,3	218,5	327,8	437,0	546,3	655,5	764,8	874,0	983,3	1.092,5	1.201,8	1.311,0
e5	Altri costi amministrativi e generali [Rigo 2.8 + Rigo 2.9 + Rigo 2.11.3 + Rigo 2.13 + Rigo 2.14 + Rigo 2.16 + Rigo 2.17]	21.528,0	2.266,8	4.533,7	6.800,5	9.067,3	11.334,2	13.601,0	15.867,8	18.134,7	20.401,5	22.668,3	24.935,2	27.202,0
e6	Proventi da subconcessioni ed attività collaterali [Rigo 2.2]	-12.148,0	-675,3	-1.350,7	-2.026,0	-2.701,3	-3.376,7	-4.052,0	-4.727,3	-5.402,7	-6.078,0	-6.753,3	-7.428,7	-8.104,0
e7	Altri proventi [Rigo 2.3 + Rigo 2.4]	-13.449,0	-1.459,7	-2.919,3	-4.379,0	-5.838,7	-7.298,3	-8.758,0	-10.217,7	-11.677,3	-13.137,0	-14.596,7	-16.056,3	-17.516,0
E	**Totale costi operativi al netto dei ricavi accessori**	**72.185,6**	**6.538,1**	**13.076,3**	**19.614,4**	**26.152,5**	**32.690,6**	**39.228,8**	**45.766,9**	**52.305,0**	**58.843,1**	**65.381,3**	**71.919,4**	**78.457,5**
	COSTI AMMESSI A REMUNERAZIONE [B+C+D+E]	**170.690,7**	**15.473,6**	**30.947,2**	**46.420,8**	**61.894,4**	**77.368,0**	**92.841,6**	**108.315,2**	**123.788,8**	**139.262,4**	**154.736,0**	**170.209,6**	**185.683,2**
	Calcolo della remunerazione non corrisposta [Saldo delle poste figurative]													
	Poste figurative [Differenza tra costi ammessi e ricavi netti da pedaggio	29.939,7	4.203,7	8.940,1	12.012,2	14.609,2	16.766,1	17.820,3	17.280,3	16.936,5	18.389,5	20.629,7	24.677,6	28.944,6
	Saldo delle poste figurative	-129.052,3	-125.619,7	-121.654,3	-119.353,3	-117.527,5	-116.141,6	-115.858,5	-117.169,5	-118.284,5	-117.602,6	-116.133,4	-112.856,6	-109.360,8
	STIMA VALORE SUBENTRO (A-a4+Saldo delle poste figurative)	**457.326,1**	**466.078,1**	**475.362,8**	**482.983,3**	**493.192,6**	**502.961,8**	**511.628,4**	**510.628,7**	**509.825,2**	**510.818,5**	**515.985,1**	**522.959,3**	**530.150,6**

Allegato tecnico relativo all’applicazione del meccanismo di revenue sharing

PREMESSE

Il presente Allegato Tecnico (di seguito "Allegato") fornisce un'indicazione in merito all'applicazione del meccanismo di *revenue sharing* sulla base di quanto previsto dall'art.17 dell'Accordo di Cooperazione e dalla Delibera ART n.133/2018.

1. DEFINIZIONI

Ai fini del presente Allegato vengono definiti:

- ***Revenue Sharing*:** il meccanismo di salvaguardia, basato sugli scostamenti tra le stime dei volumi di traffico e i relativi valori a consuntivo, finalizzato a limitare la realizzazione da parte del Concessionario di extra-profitti derivanti da una eventuale sottostima dei volumi di traffico previsti nel Piano Finanziario Regolatorio.
- **Piano Finanziario Regolatorio (PFR):** il modello unificato di pianificazione finanziaria-regolatoria, che il Concessionario redige in conformità allo schema adottato dall'Autorità da allegare alla concessione e da aggiornare annualmente, per la verifica di conformità del sistema tariffario adottato.
- **Periodo regolatorio:** il periodo di cinque anni, al termine del quale sono soggetti ad aggiornamento il Piano Economico Finanziario e il Piano Finanziario Regolatorio.
- **Periodo di osservazione:** il periodo regolatorio, nel quale viene verificata l'applicabilità del meccanismo di *revenue sharing* e, in caso di applicazione, calcolato il margine condiviso.
- **Periodo di imputazione:** il periodo regolatorio successivo al periodo di osservazione nel quale viene imputato il margine condiviso. Il periodo di imputazione, al termine del periodo di osservazione, può coincidere con il nuovo periodo di osservazione.
- **Ricavi effettivi (R_E):** i ricavi calcolati sulla base della tariffa in vigore e dei volumi di traffico effettivo.
- **Ricavi soglia (R_S):** i ricavi calcolati considerando la tariffa in vigore e i volumi di traffico soglia.
- **Volumi di traffico effettivo** (**V_E**)**:** i volumi di traffico a consuntivo registrati alla fine del periodo di osservazione.
- **Volumi di traffico soglia** (**V_S**)**:** i volumi di traffico previsionale maggiorati del 2%
- **Volumi di traffico previsionale** (*V_P*)**:** i volumi di traffico previsti all'interno del Piano Finanziario Regolatorio (PFR).
- **Tariffa in vigore:** tariffa effettivamente applicata nel periodo di osservazione.
- **Margine annuo** (*M*)**:** il margine calcolato ogni anno del periodo di osservazione come differenza tra ricavi effettivi e ricavi soglia.
- **Margine medio annuo** (*M_M*): il margine calcolato al termine del periodo di osservazione come la media dei margini annui.
- **Percentuale di sharing** (**%share**): la percentuale di condivisione da applicare al margine medio annuo per ogni periodo di osservazione.
- **Margine condiviso** (*M_C*): l'extra-ricavo come definito dalla Delibera ART 133/2018 al punto 26.

- **Margine in deduzione** (M_D): il margine calcolato come prodotto tra il margine medio annuo e la percentuale di sharing e imputato quale ricavo in deduzione nella componente tariffaria di gestione in ognuno dei cinque anni del periodo di imputazione.

2. APPLICABILITA' DEL MECCANISMO DI REVENUE *SHARING*

L'art. 17 comma 1 dell'Accordo di Cooperazione prevede che "*a partire dal periodo regolatorio successivo al primo, nel caso in cui la variazione dei volumi di traffico a consuntivo risultante alla fine del periodo regolatorio trascorso sia positiva e oltre una soglia predeterminata, pari a +2%, una percentuale (crescente da 50% a 100% al crescere dello scostamento da +2% a +10%) del montante medio annuo del margine, attribuibile al volume di traffico eccedente la soglia, dovrà essere registrata quale posta figurativa a deduzione dei costi ammessi per il periodo regolatorio successivo ovvero, per l'ultimo periodo regolatorio, poste a decremento dell'eventuale valore di subentro".*

Ai fini della determinazione dell'applicabilità del meccanismo di Revenue Sharing, occorre quindi verificare la seguente condizione al termine del periodo regolatorio trascorso:

(a) $\sum$ **Volumi di traffico effettivo** $(\boldsymbol{V_E}) >$ $\sum$ **Volumi di traffico soglia** $(\boldsymbol{V_S})$

Dove:

I **volumi di traffico effettivo** $(\boldsymbol{V_E})$ sono i volumi di traffico a consuntivo registrati alla fine di ogni anno del periodo di osservazione.

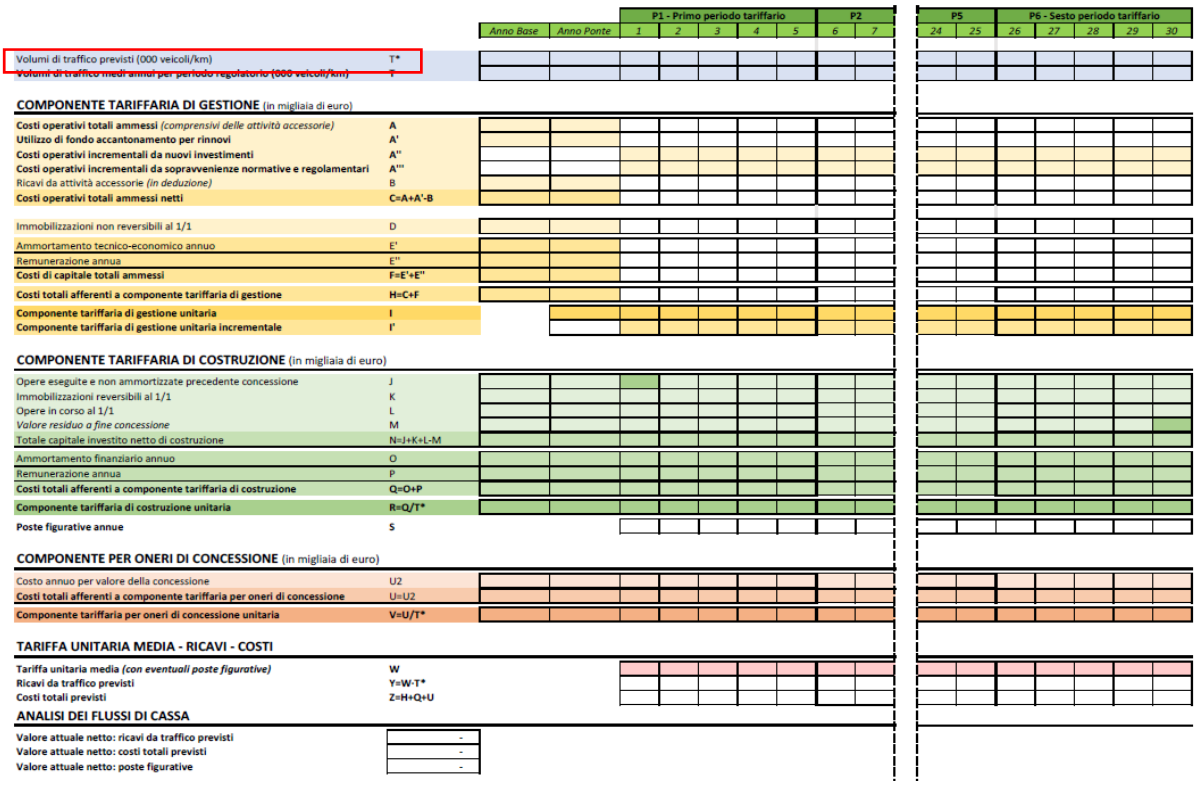
I **volumi di traffico soglia** $(\boldsymbol{V_S})$ sono calcolati per ogni anno del periodo di osservazione sulla base della seguente relazione:

$$\boldsymbol{V_S = V_P \times (1 + 2\%)}$$

Dove:

$\boldsymbol{V_P}$ indica i volumi di traffico previsionale direttamente individuabili nel PFR (**Figura 1**).

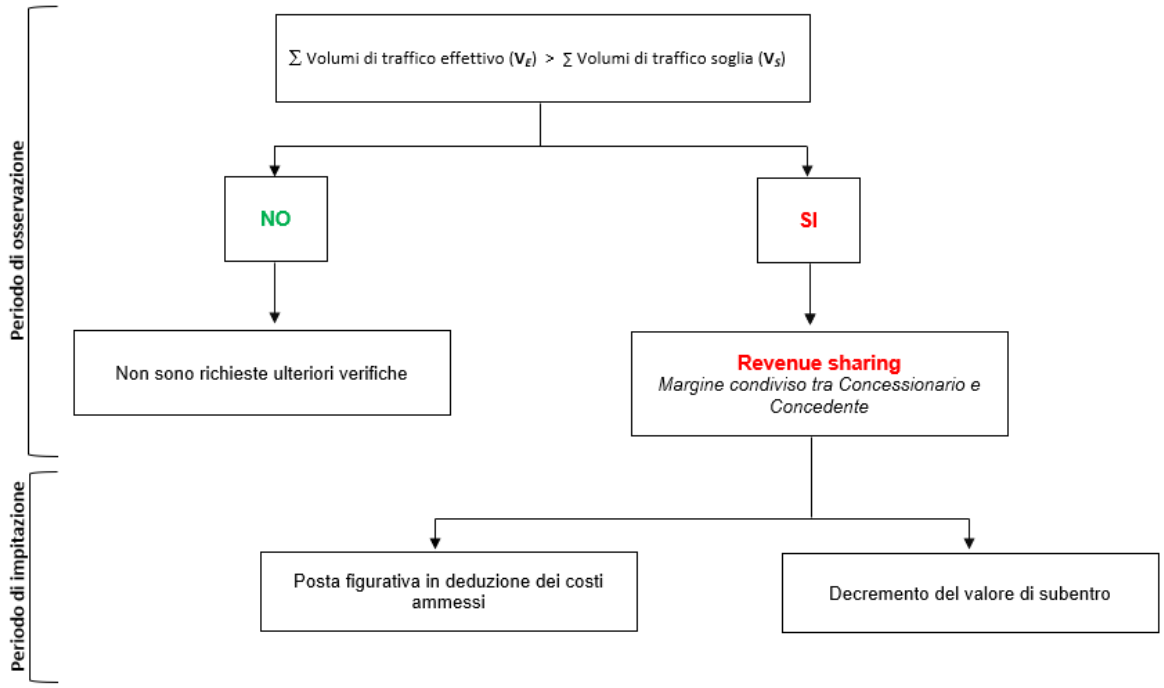
Figura 1 – Volumi di traffico previsionale



		Anno Base	Anno Ponte	P1 - Primo periodo tariffario 1	2	3	4	5	P2 6	7	P5 24	25	P6 - Sesto periodo tariffario 26	27	28	29	30
Volumi di traffico previsti (000 veicoli/km)	T*																
~~Volumi di traffico medi annui per periodo regolatorio (000 veicoli/km)~~	~~T~~																
COMPONENTE TARIFFARIA DI GESTIONE (in migliaia di euro)																	
Costi operativi totali ammessi *(comprensivi delle attività accessorie)*	A																
Utilizzo di fondo accantonamento per rinnovi	A'																
Costi operativi incrementali da nuovi investimenti	A''																
Costi operativi incrementali da sopravvenienze normative e regolamentari	A'''																
Ricavi da attività accessorie *(in deduzione)*	B																
Costi operativi totali ammessi netti	C=A+A'-B																
Immobilizzazioni non reversibili al 1/1	D																
Ammortamento tecnico-economico annuo	E'																
Remunerazione annua	E''																
Costi di capitale totali ammessi	F=E'+E''																
Costi totali afferenti a componente tariffaria di gestione	H=C+F																
Componente tariffaria di gestione unitaria	I																
Componente tariffaria di gestione unitaria incrementale	I'																
COMPONENTE TARIFFARIA DI COSTRUZIONE (in migliaia di euro)																	
Opere eseguite e non ammortizzate precedente concessione	J																
Immobilizzazioni reversibili al 1/1	K																
Opere in corso al 1/1	L																
Valore residuo a fine concessione	M																
Totale capitale investito netto di costruzione	N=J+K+L-M																
Ammortamento finanziario annuo	O																
Remunerazione annua	P																
Costi totali afferenti a componente tariffaria di costruzione	Q=O+P																
Componente tariffaria di costruzione unitaria	R=Q/T*																
Poste figurative annue	S																
COMPONENTE PER ONERI DI CONCESSIONE (in migliaia di euro)																	
Costo annuo per valore della concessione	U2																
Costi totali afferenti a componente tariffaria per oneri di concessione	U=U2																
Componente tariffaria per oneri di concessione unitaria	V=U/T*																
TARIFFA UNITARIA MEDIA - RICAVI - COSTI																	
Tariffa unitaria media *(con eventuali poste figurative)*	W																
Ricavi da traffico previsti	Y=W·T*																
Costi totali previsti	Z=H+Q+U																
ANALISI DEI FLUSSI DI CASSA																	
Valore attuale netto: ricavi da traffico previsti	-																
Valore attuale netto: costi totali previsti	-																
Valore attuale netto: poste figurative	-																

Nel caso in cui la condizione (a) sia rispettata si sarà verificato extra-ricavo e si dovrà procedere (i) al relativo calcolo del margine condiviso così come descritto nei paragrafi 3 e 4 e (ii) alla successiva considerazione di tale margine nel periodo di imputazione.

Figura 2 – Schema di verifica applicabilità *revenue sharing*



3. APPLICAZIONE DEL MECCANISMO DI *REVENUE SHARING*

Verificata la diseguaglianza (a) di cui al paragrafo 2 si procede al calcolo del margine come indicato nel presente paragrafo.

L'art. 17 comma 2 dell'Accordo di Cooperazione prevede che "d*etto margine sarà calcolato, nel rispetto delle previsioni della delibera ART n. 133/2018, come differenza tra: (i) ricavi scaturiti dalla tariffa in vigore in ciascuna annualità, applicata ai volumi di traffico effettivo consuntivato e (ii) i ricavi scaturenti dalla tariffa in vigore in ciascuna annualità, applicata ai volumi traffico previsto ex ante maggiorato del 2% (ricavi soglia)".*

3.1. Calcolo del margine annuo

Il margine annuo (M), per ogni anno del periodo di osservazione considerato, è calcolato come segue:

1. $$M_{t+n} = R_{E,t+n} - R_{S,t+n}$$

Dove:

t indica l'anno ponte

n indica l'anno del periodo di osservazione considerato

R_E indica i ricavi effettivi

R_S indica i ricavi soglia

3.2. Calcolo dei ricavi effettivi

I ricavi effettivi (R_E) per ogni anno del periodo di osservazione sono dati da:

2. $$R_{E,t+n} = V_{E,t+n} \times t_{t+n}$$

Dove:

t indica l'anno ponte

n indica l'anno del periodo di osservazione considerato

V_E indica i volumi di traffico effettivo

t indica la tariffa in vigore

3.3. Calcolo dei ricavi soglia

I ricavi soglia ($\boldsymbol{R_S}$) per ogni anno del periodo di osservazione sono dati da:

3. $$\boldsymbol{R_{S,t+n} = V_{S,t+n} \times t_{t+n}}$$

Dove:

$\boldsymbol{t}$ indica l'anno ponte

$\boldsymbol{n}$ indica l'anno del periodo di osservazione

$\boldsymbol{V_S}$ indica i volumi di traffico soglia come calcolati al paragrafo 3

$\boldsymbol{t}$ indica la tariffa in vigore

La determinazione del margine annuo ($\boldsymbol{M}$) è propedeutica al calcolo *del montante medio annuo del margine* (art. 17 comma 1) al termine del periodo di osservazione, una volta ottenuti ricavi effettivi registrati in ogni anno del periodo di osservazione.

3.4. Calcolo del margine medio annuo

Al fine di calcolare il margine condiviso, applicando a tale margine e per ogni anno del periodo di osservazione […] *una percentuale (crescente da 50% a 100% al crescere dello scostamento da +2% a +10%) del montante medio annuo del margine, attribuibile al volume di traffico eccedente la soglia* […], occorre preventivamente calcolare **il margine medio annuo ($\boldsymbol{M_M}$)**.

Il calcolo del margine medio annuo dovrà svolgersi **al termine del periodo di osservazione**, una volta che si avranno a disposizione i volumi di traffico effettivo ($\boldsymbol{V_E}$) degli anni che compongono il periodo di osservazione, necessari al calcolo dei rispettivi ricavi effettivi ($\boldsymbol{R_E}$) e, di conseguenza, dei rispettivi margini annui ($\boldsymbol{M}$).

Il margine medio annuo ($\boldsymbol{M_M}$) verrà ottenuto dalla seguente relazione:

4. $$\boldsymbol{M_M = \frac{\sum_{n=1}^{t+n} M_{t+n}}{Y}}$$

Dove:

$\sum_{n=1}^{t+n} M_{t+n}$ indica la sommatoria dei margini degli anni che compongono il periodo di osservazione

Y indica il numero degli anni del periodo di osservazione

Al margine medio annuo dovrà essere applicata la **percentuale di sharing** come meglio specificato al punto 4.5.

3.5. Identificazione della percentuale di *sharing*

Ai sensi dell'art. 17 comma 2 dell'Accordo di Cooperazione, […] *una percentuale (crescente da 50% a 100% al crescere dello scostamento da +2% a +10%) del montante medio annuo del margine, attribuibile al volume di traffico eccedente la soglia, dovrà essere registrata quale posta figurativa a deduzione dei costi ammessi per il periodo regolatorio successivo ovvero, per l'ultimo periodo regolatorio, poste a decremento dell'eventuale valore di subentro* (art. 17 comma 1).

L'identificazione della percentuale di sharing da applicare al margine medio annuo (M_M) consente quindi di calcolare il margine condiviso con il Concedente che andrà imputato *a deduzione dei costi ammessi nel periodo regolatorio successivo* (periodo di imputazione) *ovvero, per l'ultimo periodo regolatorio, a decremento dell'eventuale valore di subentro*.

La percentuale di *sharing* ($\%\mathrm{share}$) viene determinata progressivamente come media ponderata delle percentuali di sharing assegnate alle fasce di variazione con pesi i volumi di traffico effettivo. Le fasce di variazione sono state identificate sulla base di quanto previsto dall'art. 17 comma 2 dell'Accordo di Cooperazione, che prevede […] *una percentuale (crescente da 50% a 100% al crescere dello scostamento da +2% a +10%)* […] e sono sintetizzate nella seguente tabella:

Tabella 1 – Percentuali di *sharing*

Fasce Variazione	Incremento Traf. Min (estremi esclusi)	Incremento Traf. Max	% Sharing
-	0.0%	2.0%	0.0%
1	2.0%	3.0%	50.0%
2	3.0%	4.0%	56.3%
3	4.0%	5.0%	62.5%
4	5.0%	6.0%	68.8%
5	6.0%	7.0%	75.0%
6	7.0%	8.0%	81.3%
7	8.0%	9.0%	87.5%
8	9.0%	10.0%	93.8%
9	10.0%	100.0%	100.0%

Una volta identificata la percentuale di *sharing di riferimento,* sarà possibile calcolare il margine condiviso (Mc).

3.6. Calcolo del margine condiviso

Il margine condiviso ($\boldsymbol{M_C}$) sarà dato da

5. $$\boldsymbol{M_C = \sum_{n=1}^{t+n} M_{t+n} \times \ \%share}$$

Dove

$\boldsymbol{t}$ indica l'anno ponte

$\boldsymbol{n}$ indica l'anno del periodo di osservazione considerato

$\boldsymbol{\sum_{n=1}^{t+n} M_{t+n}}$ indica la sommatoria dei margini annui degli anni che compongono il periodo di osservazione

$\boldsymbol{\%share}$ indica la percentuale di *sharing* come definita al punto 3.5

4. IMPUTAZIONE DEL MARGINE CONDIVISO

Il margine condiviso ($\boldsymbol{M_C}$) dovrà essere imputato come […] *posta figurativa a deduzione dei costi ammessi per il periodo regolatorio successivo, ovvero, per l'ultimo periodo regolatorio, a decremento dell'eventuale valore di subentro* (art. 17 comma 1).

È quindi possibile distinguere due differenti casi di imputazione a seconda che:

- **A.** Il periodo di imputazione coincida con l'ultimo periodo regolatorio;
- **B.** Il periodo di imputazione non coincida con l'ultimo periodo regolatorio.

Nel caso (**A**) il margine condiviso ($\boldsymbol{M_C}$) è imputato a decremento dell'eventuale valore di subentro, mentre nel secondo caso (**B**) l'imputazione avviene mediante il calcolo di un margine in deduzione ($\boldsymbol{M_D}$) che costituirà una posta a riduzione dei costi ammessi nel periodo di imputazione.

Per il calcolo di tale margine e la relativa imputazione si rimanda ai punti seguenti (4.1. e 4.2.).

4.1. Calcolo del margine in deduzione

Il margine in deduzione ($\boldsymbol{M_D}$) sarà dato dalla seguente relazione:

6. $$M_D = \frac{M_C}{Y}$$

Dove:

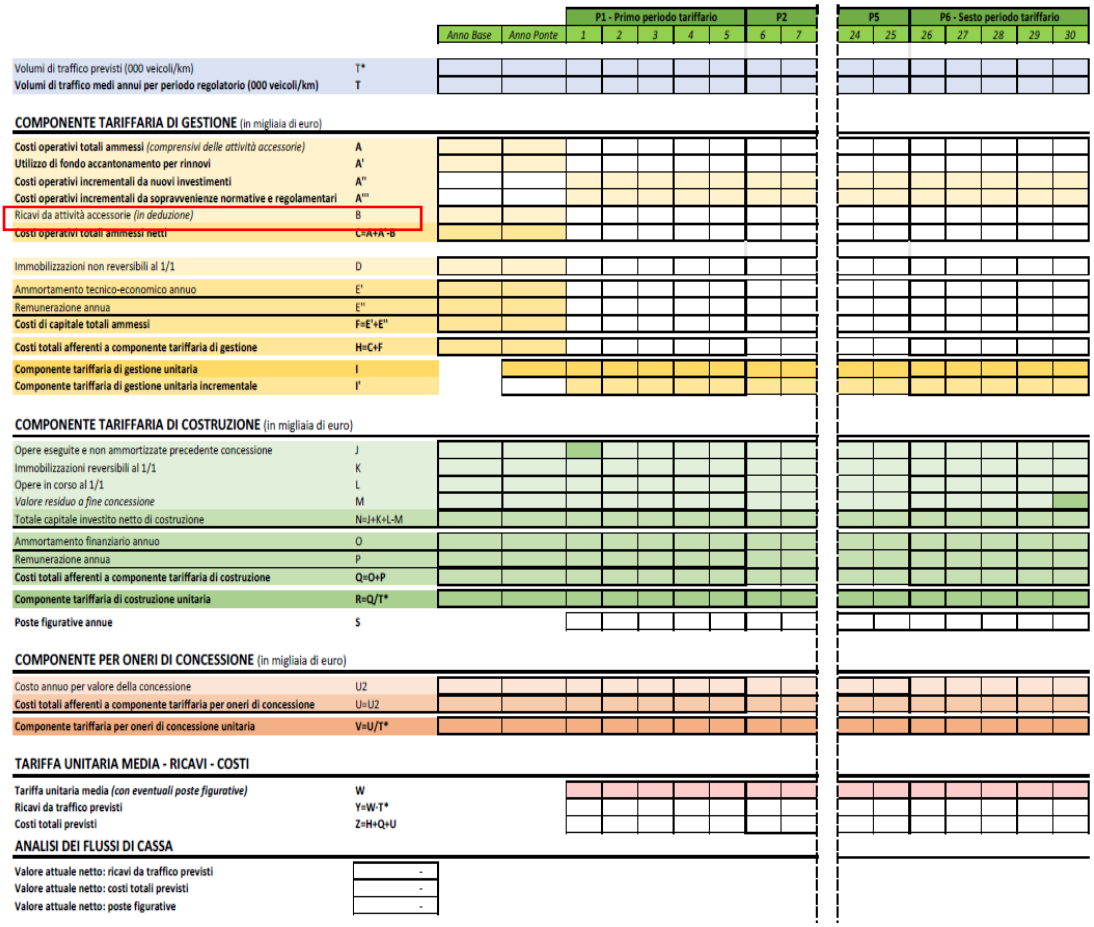
M_C indica il margine condiviso come calcolato al punto 3.6

Y indica gli anni del periodo di osservazione

4.2. Imputazione del margine in deduzione

Una volta determinato il margine in deduzione (M_D), quest'ultimo andrà ad incrementare per ogni anno del periodo di imputazione il valore della **voce B del Piano Regolatorio Finanziario (Figura 3)**.

Figura 3 – Imputazione margine in deduzione



5. ESEMPIO ILLUSTRATIVO

A titolo illustrativo si riportano di seguito alcuni esempi di calcolo:

Esempio 1 – Primo periodo regolatorio

Sensitivity Revenues Sharing							
Descrizione		**Totale**	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**
Volumi di traffico previsionale (**Vp**)		8,365,693	-	1,044,272	2,352,095	2,475,718	2,493,608
Volumi di traffico soglia (**Vs**)	2.00%	8,533,007	-	1,065,157	2,399,137	2,525,232	2,543,480
Volumi di traffico effettivo (**Ve**)		8,696,433	-	1,096,486	2,258,011	2,673,775	2,668,161
Variazione Traffico (**Ve - Vs**)		163,426	-	31,328	(141,126)	148,543	124,680
Tariffa PFR			-	0.07138	0.07138	0.07138	0.07138
Ricavi effettivi (**Re**)		620,751	-	78,267	161,177	190,854	190,453
Ricavi soglia (**Rs**)		609,086	-	76,031	171,250	180,251	181,554
Margine annuo (**M**)		11,665	**-**	**2,236**	**(10,074)**	**10,603**	**8,900**
Margine medio annuo (**Mm**)		**3,333**					
Margine condiviso (**Mc**)		**6,189**					
Margine in deduzione (**Md**)		**1,238**					
Margine della Società		**5,477**					

Fasce Variazione	Incremento Traf. Min	Incremento Traf. Max	% Sharing	Soglia Traffico Min	Soglia Traffico Max	Weight	% Share
			6.25%				
				8,365,693	8,533,007		
1	2%	3%	50.0%	8,533,007	8,616,664	51.2%	25.6%
2	3%	4%	56.3%	8,616,664	8,700,321	48.8%	27.5%
3	4%	5%	62.5%	8,700,321	8,783,978	0.0%	0.0%
4	5%	6%	68.8%	8,783,978	8,867,635	0.0%	0.0%
5	6%	7%	75.0%	8,867,635	8,951,292	0.0%	0.0%
6	7%	8%	81.3%	8,951,292	9,034,948	0.0%	0.0%
7	8%	9%	87.5%	9,034,948	9,118,605	0.0%	0.0%
8	9%	10%	93.8%	9,118,605	9,202,262	0.0%	0.0%
9	10%	100%	100.0%	9,202,262	16,731,386	0.0%	0.0%
Totale						**100.0%**	**53.1%**

VAR volumi di traffico	3.95%
Flag Rev. Sharing	1
Anni periodo regolatorio corrente	3.5
Anni periodo regolatorio seguente	5.0
% Rev. Sharing	53.1%

100	Input
1	Flag
100	Locked Cell
100	Calculated
100	Output

Esempio 2 – Secondo periodo regolatorio

Sensitivity Revenues Sharing

Descrizione		Totale	2024	2025	2026	2027	2028
Volumi di traffico previsionale (**Vp**)		13,464,092	2,541,209	2,580,710	2,741,840	2,792,711	2,807,622
Volumi di traffico soglia (**Vs**)	2.00%	13,733,374	2,592,034	2,632,324	2,796,676	2,848,566	2,863,775
Volumi di traffico effettivo (**Ve**)		14,144,083	2,668,270	2,683,938	2,659,584	3,071,983	3,060,308
Variazione Traffico (**Ve - Vs**)		410,709	76,236	51,614	(137,092)	223,417	196,534
Tariffa in vigore			0.07095	0.07051	0.07008	0.06966	0.06923
Ricavi effettivi (**Re**)		990,800	189,301	189,252	186,392	213,983	211,871
Ricavi soglia (**Rs**)		962,191	183,892	185,613	196,000	198,421	198,265
Margine annuo (**M**)		28,609	**5,409**	**3,639**	**(9,608)**	**15,562**	**13,606**
Margine medio annuo (**Mm**)		**5,722**					
Margine condiviso (**Mc**)		**16,152**					
Margine in deduzione (**Md**)		**3,230**					
Margine della Società		**12,457**					

Fasce Variazione	Incremento Traf. Min	Incremento Traf. Max	% Sharing	Soglia Traffico Min	Soglia Traffico Max	Weight	% Share
			6.25%				
				13,464,092	13,733,374		
1	2%	3%	50.0%	13,733,374	13,868,015	32.8%	16.4%
2	3%	4%	56.3%	13,868,015	14,002,656	32.8%	18.4%
3	4%	5%	62.5%	14,002,656	14,137,297	32.8%	20.5%
4	5%	6%	68.8%	14,137,297	14,271,938	1.7%	1.1%
5	6%	7%	75.0%	14,271,938	14,406,579	0.0%	0.0%
6	7%	8%	81.3%	14,406,579	14,541,220	0.0%	0.0%
7	8%	9%	87.5%	14,541,220	14,675,861	0.0%	0.0%
8	9%	10%	93.8%	14,675,861	14,810,502	0.0%	0.0%
9	10%	100%	100.0%	14,810,502	26,928,185	0.0%	0.0%
Totale						**100.0%**	**56.5%**

VAR volumi di traffico	5.05%
Flag Rev. Sharing	1
Anni periodo regolatorio corrente	5.0
Anni periodo regolatorio seguente	5.0
% Share	56.5%

100	Input
1	Flag
100	Locked Cell
100	Calculated
100	Output

REGIONE AUTONOMA FRIULI VENEZIA GIULIA

Il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili

REGIONE DEL VENETO

ACCORDO DI COOPERAZIONE TRA AMMINISTRAZIONI AGGIUDICATRICI AI SENSI DELL'ART. 17 DELLA DIRETTIVA 2014/23/UE E DELL'ART. 13-BIS DEL DECRETO LEGGE 16 OTTOBRE 2017 N. 148 E SS.MM.II., RELATIVO ALLE TRATTA AUTOSTRADALI:

- A4 VENEZIA-TRIESTE;

- A23 PALMANOVA-UDINE;

- A28 PORTOGRUARO-CONEGLIANO;

- A57 TANGENZIALE DI MESTRE PER LA QUOTA PARTE;

- A34 RACCORDO VILLESSE-GORIZIA.

ALLEGATO F

SISTEMA DI CONTABILITÀ REGOLATORIA

ALLEGATO F
SISTEMA DI CONTABILITA' REGOLATORIA

1. Criteri generali di ammissibilità dei costi

1.1 L'ammissibilità ai fini tariffari dei costi operativi e di capitale, come disciplinati dal presente Allegato, è subordinata al rispetto dei seguenti criteri generali:

a) **pertinenza**: i costi e le altre componenti economiche negative sono considerati ammissibili se, e nella misura in cui, si riferiscono alle attività autostradali e accessorie di cui al punto 3, lettere a) e b) dell'Allegato H-2 del presente Accordo di Cooperazione;
b) **congruità**: i costi e le altre componenti economiche negative sono considerati ammissibili se, e nella misura in cui, ne sia verificata l'adeguatezza rispetto ai fini stabiliti. L'adeguatezza viene valutata, di volta in volta, in relazione agli obiettivi programmati, agli andamenti storici ed al riflesso degli impegni pluriennali nel periodo concessorio;
c) **competenza**: i costi e le altre componenti economiche negative sono ammissibili se riferibili all'esercizio di competenza economica;
d) **imputazione al conto economico**: i costi operativi e le altre componenti economiche negative sono ammissibili se, e nella misura in cui, sono imputate al conto economico relativo all'esercizio di competenza;
e) **separatezza**: i differenti elementi compresi nelle singole voci di costo devono essere esposti separatamente;
f) **comparabilità dei valori**: i valori riportati nei documenti di contabilità regolatoria, di cui al successivo punto 9, devono risultare comparabili con le voci incluse nel Piano Finanziario Regolatorio;
g) **verificabilità dei dati**: i costi indicati nei documenti di contabilità regolatoria, di cui di cui al successivo punto 9, devono essere verificabili attraverso la riconciliazione con i dati risultanti dalla contabilità generale e dal bilancio d'esercizio.

2. Criteri di ammissibilità dei costi operativi

2.1 Per l'allocazione e l'ammissibilità dei costi operativi sono presi in considerazione, con riferimento al bilancio d'esercizio del Concessionario, i costi iscrivibili alle voci 6, 7, 8, 9, 11 e 14 di cui all'articolo 2425 del codice civile, o analoghe voci in caso di adozione dei principi contabili internazionali IAS/IFRS o di gestione diretta della concessione da parte degli enti territoriali.

2.2 Sono altresì ammissibili gli utilizzi di fondi di accantonamento destinati alla manutenzione ciclica dell'infrastruttura autostradale, sulla base dell'importo medio degli stessi, registrato nei cinque anni precedenti l'Anno ponte.

2.3 Rappresentano oneri non ammissibili ai fini regolatori, oltre che i costi riconducibili ad attività di cui al punto 3, lettera c) dell'Allegato H-2 del presente Accordo di Cooperazione, le tipologie di costo di seguito indicate, che in nessun caso potranno essere considerate nel perimetro dei costi operativi:

a) oneri finanziari;

b) oneri fiscali, ad esclusione dell'IRAP sul costo del lavoro e dei tributi locali;

c) accantonamenti di qualsiasi natura;

d) rettifiche di valore delle immobilizzazioni materiali e immateriali;

e) oneri straordinari, ovvero oneri che, alla luce del criterio di pertinenza, non sono ascrivibili all'ordinario processo produttivo delle attività autostradali;

f) oneri di qualunque tipo derivanti dall'inosservanza di norme e prescrizioni.

3. Trattamento dei margini da attività commerciali

3.1 L'ammontare dei costi operativi, con riferimento al livello iniziale della componente tariffaria di gestione, è computato al netto dell'extraprofitto generato dalle attività accessorie di cui al successivo comma.

3.2 L'extraprofitto è determinato dalla differenza, diminuita di un profitto ragionevole - approssimato come pari al tasso di remunerazione del capitale investito di cui al successivo punto 8 - fra le seguenti componenti economiche, valutate all'Anno base:

a) i ricavi derivanti da tali attività;

b) la somma dei costi operativi e degli eventuali ammortamenti, allocati alle medesime attività, ammissibili secondo i criteri della presente Sezione.

4. Capitale Investito Netto (CIN)

4.1 Il capitale investito netto (CIN) è rappresentato dagli importi relativi alle seguenti immobilizzazioni materiali e immateriali, al netto degli ammortamenti, purché riconosciuti dal concedente:

a) **asset non reversibili**, di dotazione iniziale o acquisiti nel corso della concessione, come quantificati al primo gennaio dell'Anno base di ciascun periodo regolatorio, purché funzionali all'esercizio della gestione autostradale;

b) **asset reversibili**, relativi agli investimenti realizzati nel corso della concessione, come quantificati al primo gennaio di ciascun esercizio del periodo regolatorio, comprensivi del valore di subentro da corrispondere al concessionario uscente, ovvero del valore delle opere assentite già eseguite e non ancora ammortizzate alla scadenza della precedente concessione, al netto della precostituita riserva vincolata per ritardati investimenti.

4.2 Fatto salvo quanto specificato nella presente Sezione, per la determinazione del capitale investito netto sono ammissibili ai fini tariffari, con riferimento all'intero periodo concessorio:

a) i costi iscrivibili alle voci B-I (1. costi di impianto e di ampliamento; 2. costi di sviluppo; 3. diritti di brevetto industriale e diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno; 4. concessioni, licenze, marchi e diritti simili; 6. immobilizzazioni in corso e acconti; 7. altre) e B-II (1. terreni e fabbricati; 2. impianti e macchinario; 3. attrezzature industriali e commerciali; 4. altri beni; 5. immobilizzazioni in corso e acconti) dell'articolo 2424 del codice civile, al netto dell'eventuale valore residuo al termine della concessione o della vita utile;

b) il capitale circolante netto rappresentato dal saldo tra rimanenze, crediti verso clienti e debiti commerciali.

4.3 In merito alla valorizzazione degli asset da imputare a CIN all'Anno base, il concedente potrà optare, in alternativa:

a) per il valore corrente netto (CIN rivalutato), espresso sulla base dell'indice di rivalutazione di cui al successivo punto 6;

b) per il valore contabile netto (CIN contabile).

4.4 La scelta tra le due opzioni di cui al precedente punto effettuata per il primo periodo regolatorio è vincolante anche per i successivi periodi regolatori.

4.5 12.5 All'opzione del CIN rivalutato è associato il tasso di remunerazione reale del capitale di cui al punto 8.6 lettera a); viceversa, all'opzione del CIN contabile è associato il tasso di remunerazione nominale del capitale di cui al punto 8.6 lettera b).

4.6 Qualora il concedente opti per una valorizzazione del CIN rivalutato, sono utilizzati i seguenti indici di rivalutazione:

a) il deflatore degli investimenti fissi lordi per valorizzare gli asset non reversibili all'inizio di ciascun periodo regolatorio;

b) l'inflazione programmata di cui al punto e dell'Allegato H-4) del presente Accordo di Cooperazione per valorizzare gli asset all'interno di ciascun periodo regolatorio.

5. Criteri di ammissibilità degli investimenti

5.1 Sono ammissibili ai fini tariffari, con riferimento all'intero periodo concessorio, i seguenti investimenti, realizzati/conferiti ed iscrivibili in bilancio:

a) gli investimenti in asset reversibili oggetto di concessione, ivi compresi gli interventi programmati di manutenzione straordinaria, come quantificati nel Piano Finanziario Regolatorio;

b) gli investimenti in asset non reversibili, strettamente necessari alle attività autostradali, come quantificati nel Piano Finanziario Regolatorio;

c) gli ulteriori investimenti in asset reversibili, inseriti in eventuali atti aggiuntivi alla convenzione di concessione, qualora concordati con il concedente.

5.2 Per le componenti di seguito indicate valgono i seguenti criteri di ammissibilità:

a) le immobilizzazioni finanziarie non sono riconosciute;

b) il valore dell'avviamento non è riconosciuto (voce B.I, punto 5, dell'articolo 2424 del codice civile);

c) i costi di ricerca e sviluppo, nonché i diritti di brevetto industriale e le opere d'ingegno, sono riconosciuti unicamente per la quota riferibile ad impegni che discendono dal rapporto concessorio, purché approvati dal concedente;

d) i costi per concessioni, licenze e marchi sono riconosciuti solo se relativi a voci direttamente afferenti alle attività autostradali;

e) le immobilizzazioni materiali non reversibili sono riconosciute unicamente se relative a spese funzionali per l'esercizio delle attività autostradali, purché approvate dal concedente;

f) le immobilizzazioni e le lavorazioni in corso sono ammesse a remunerazione in ragione del rispettivo grado di realizzazione;

g) gli oneri della progettazione definita sulla base del quadro esigenziale sono ammessi solo dopo l'approvazione del progetto definitivo.

6. Principi per la quantificazione degli investimenti in beni reversibili

6.1 Per quanto riguarda la quantificazione degli investimenti in beni reversibili, ammissibili ai fini tariffari, valgono i seguenti principi:

a) la valorizzazione degli investimenti deve essere coerente con le "Linee Guida per la valutazione degli investimenti in opere pubbliche nei settori di competenza del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti" adottate dallo stesso Ministero con d.m. 300/2017;

b) il costo dell'investimento risultante dal progetto definitivo, determinato al netto degli eventuali contributi pubblici e valutato avendo riguardo alla congruità ed alla ragionevolezza delle soluzioni proposte sotto il profilo tecnico ed economico,

rappresenta, fatte salve le eventuali differenze di costo autorizzate dal concedente in sede di approvazione del progetto esecutivo, il dato di riferimento per il concessionario, ai fini dell'individuazione del limite massimo di spesa ammissibile;

c) per ciascun investimento, in presenza di un importo di spesa a consuntivo superiore al valore risultante dal progetto definitivo, il maggior costo può essere considerato ammissibile esclusivamente qualora derivi da modifiche progettuali ammissibili ai sensi dell'art. 106 del Codice. La prova della sussistenza di circostanze specifiche è posta a carico del concessionario, mentre il concedente verifica, di volta in volta, la veridicità dei presupposti di fatto;

d) con riguardo all'approvazione del progetto esecutivo da parte del concedente, ai soli fini dell'ammissibilità della spesa rimane vincolante l'importo indicato nel progetto definitivo, ad eccezione delle modifiche approvate dal concedente nei termini di legge.

7. Criteri di determinazione dei costi di capitale ai fini tariffari

7.1 Ai fini tariffari, sono riconosciuti i seguenti costi di capitale:

a) i costi di rimborso del capitale direttamente investito nelle attività autostradali, secondo le relative quote di ammortamento;

b) i costi di remunerazione del capitale investito.

7.2 Per la determinazione dei costi di rimborso del capitale si applicano i seguenti criteri:

a) l'ammortamento degli asset reversibili è riconosciuto, alternativamente:

i. con il metodo finanziario, in relazione alla durata residua della concessione, tenuto conto dell'eventuale valore residuo al termine della stessa;

ii. in base ad aliquote economico-tecniche stabilite in ottemperanza ai principi sanciti dal codice civile, tenuto conto della vita utile degli asset medesimi e dell'eventuale valore residuo al termine della stessa, solo per gli asset la cui vita utile, in ragione della propria natura, non si estenda oltre il termine di scadenza della concessione;

b) l'ammortamento degli asset non reversibili è riconosciuto in base ad aliquote tecniche-economiche stabilite in ottemperanza ai principi sanciti dal codice civile, tenuto conto della vita utile e dell'eventuale valore residuo al termine della stessa.

7.3 I costi di remunerazione del capitale sono determinati in misura pari al tasso di remunerazione del capitale investito di cui al successivo punto 8, moltiplicato per il capitale investito netto, al netto del relativo fondo di ammortamento. La remunerazione del capitale investito netto, il capitale investito netto e il relativo fondo di ammortamento, sono espressi coerentemente con quanto disposto dal concedente in base al punto 4.1. Pertanto, ad una remunerazione reale pre-tax corrisponde una valorizzazione del capitale investito netto (nominale) e dei relativi ammortamenti (nominali) espressi a valori rivalutati, viceversa ad una remunerazione nominale pre-tax corrisponde una valorizzazione del capitale investito netto e dei relativi ammortamenti espressi a valori non rivalutati.

8. Tasso di remunerazione del capitale investito

8.1 La remunerazione spettante al concessionario sul capitale investito netto di cui al precedente punto 4, è determinata secondo il metodo basato sul costo medio ponderato delle fonti di finanziamento, capitale di rischio e di indebitamento, comunemente stimate utilizzando la metodologia del Capital Asset Pricing Model (CAPM), in base alla seguente formula:

$$R = g \cdot \frac{R_d\,(1 - t)}{1 - T} + (1 - g) \cdot \frac{R_e}{1 - T}$$

dove:

R_d è il costo del capitale di debito;

R_e è il costo del capitale proprio;

g è la quota di indebitamento finanziario (*gearing*);

(1-g) è la quota di capitale proprio;

t rappresenta lo "scudo fiscale", cioè l'aliquota IRES;

T è l'aliquota fiscale sul reddito, composta da IRES + IRAP;

R è il tasso medio ponderato del costo di capitale (*Weighted Average Cost of Capital* - WACC) nominale *pre-tax*, ossia il tasso di remunerazione del capitale (al lordo della tassazione); tale tasso è convertito in termini reali attraverso la formula di Fisher:

$$R_r = \frac{1 + R}{1 + \bar{P}} - 1$$

dove:

$\bar{P}$ è la media aritmetica dei tassi di inflazione programmati per le annualità del periodo regolatorio risultanti dall'ultimo Documento di Economia e Finanza disponibile.

8.2 Il costo del capitale di rischio è determinato secondo la seguente relazione:

$$R_e = rfr + \beta_e \cdot erp$$

dove:

R_e costo del capitale di rischio;

rfr *risk free rate,* ovvero il tasso privo di rischio;

β_e *equity beta* (misura il rischio sistematico non diversificabile di un titolo azionario);

erp *equity risk premium,* ovvero il premio sul capitale di rischio.

8.3 Il costo medio del debito rappresenta quanto pagherebbe un'impresa secondo le condizioni di mercato per ottenere un finanziamento. Tale indicatore è costituito da due componenti, il *risk free rate* e il premio al debito, che tiene conto del rischio di default ed è legato al rating della società, secondo la seguente relazione:

$$R_d = rfr + dp$$

dove:

R_d costo del capitale di debito;
rfr *risk free rate*;
dp premio al debito.

8.4 Le variabili del WACC sono distinte in variabili endogene ed esogene al settore autostradale, vale a dire variabili che derivano in tutto o in parte dalle scelte economiche e finanziarie delle imprese del settore e variabili che non dipendono da tali scelte, bensì dalle dinamiche dei mercati nazionali ed internazionali.

Sono incluse nella prima categoria: la struttura finanziaria, il premio al debito, il coefficiente beta; nella seconda categoria sono incluse, invece, le variabili del tasso privo di rischio (risk free rate), del premio di mercato (equity risk premium) e dell'aliquota fiscale. Il tasso privo di rischio e l'aliquota fiscale derivano infatti dal costo di indebitamento pubblico e dalle politiche fiscali del Governo nazionale, mentre il premio di mercato dal rendimento del mercato complessivo in cui l'impresa opera.

8.5 Per la quantificazione delle predette variabili si adottano i seguenti criteri:

a) <u>la struttura finanziaria (gearing)</u>

L'indicatore principale della struttura finanziaria, utilizzato ai fini del calcolo del WACC, è il gearing (g) che misura il rapporto tra debiti finanziari e il totale delle fonti di finanziamento. Il gearing di settore è calcolato dalla media degli ultimi cinque anni delle società concessionarie autostradali.

Il valore del gearing g è pari a **0,44**.

b) <u>il costo del capitale di debito</u>

Il costo del debito del settore è determinato sulla base del rapporto tra oneri finanziari e debiti finanziari delle società concessionarie autostradali. Il periodo di riferimento è considerato pari a cinque anni; si considera l'indebitamento finanziario medio lordo di periodo con riferimento ai debiti finanziari, escludendo le partite infragruppo e i rapporti con i soci. Con riguardo agli oneri finanziari, si assume la voce di conto economico "interessi ed altri oneri finanziari", con riferimento ai debiti finanziari considerati. Il costo del debito è dato dalla somma del risk free rate e del premio al debito (quest'ultimo nel limite massimo del 2%), come riportato nella formula di cui al precedente punto 3. Il costo del capitale di debito Rd è pari a **4,68%**.

c) <u>il coefficiente beta (β), quale misura del rischio sistematico</u>.

Il coefficiente beta rappresenta la misurazione del rischio sistematico e non diversificabile cui è soggetta l'impresa operante in un determinato mercato.

Tale valore è determinato con un'analisi per confronto dei cosiddetti comparables, ossia dei coefficienti beta di altre aziende o settori comparabili.

Una volta individuati gli equity beta, essi sono stati depurati della leva finanziaria specifica ("delevering") a favore di una leva nozionale, finalizzata a tener conto di una struttura finanziaria efficiente. A tal fine, si è proceduto a derivare gli asset beta (β_a) di

ciascuna società considerata, utilizzando la metodologia standard di delevering di cui alla formula seguente:

$$\beta_a = \frac{\beta_e}{\left(1 + (1 - \mathrm{t})\, {}^{D}/_{E}\right)}$$

dove:

β_a *asset beta*;
β_e *equity beta*;
t aliquota di imposta sul reddito della società considerata (scudo fiscale);
${}^{D}/_{E}$ leva finanziaria.

L'*asset beta* è determinato dalla media aritmetica degli *asset beta* delle singole società del campione di riferimento. Al fine di applicare la leva nozionale si procederà al *relevering* degli *asset beta* sopra individuati, così da ricavare l'*equity beta* da attribuire al settore autostradale.
Il *relevering* è effettuato, con il rapporto D/E, definito con i parametri nozionali riferiti al settore autostradale, secondo la seguente formula:

$$\beta_e = \beta_a * [1 + (1 - t) * \left(\frac{D}{E}\right)]$$

Il coefficiente *equity beta* così calcolato è pari a **0,60**.

d) tasso privo di rischio (risk free rate - rfr)

Il *risk free rate* (*rfr*) è dato dalla media aritmetica dei rendimenti lordi giornalieri del BTP decennale, rilevati dalla Banca d'Italia con riferimento ai 12 mesi antecedenti la data di inizio di ciascun periodo regolatorio.
Il *risk free rate* alla data di stesura del presente documento è pari a **2,68%**.

e) il maggior rendimento di mercato rispetto al tasso privo di rischio (*equity risk premium* - erp)

L'*erp* rappresenta il premio, rispetto ad un investimento privo di rischio, di un investimento nel mercato azionario. L'ART ritiene di confermare per l'*erp* un valore pari al **5,5%**.

f) le aliquote fiscali (t, T)

Con riferimento all'incidenza fiscale, vi sono due parametri, t e T:
- t rappresenta lo scudo fiscale e viene rappresentata dall'aliquota IRES;
- T rappresenta l'aliquota complessiva gravante sulle società che si conferma risultante dalla somma dell'IRES e dell'IRAP, ricavabili dalla normativa di settore vigente.
Pertanto, al momento attuale: t=**24%** e T=**28,82%**.

8.6 L'applicazione dei predetti parametri (con valori stimati in riferimento al mese di giugno 2018) determina i seguenti valori del tasso di remunerazione del capitale investito, validi per il primo periodo regolatorio:

a) WACC reale R_r: **n.a.%**;

b) WACC nominale R: **6,92%**.

Per i successivi periodi regolatori, si provvederà alla rideterminazione delle singole componenti, ferma restando la metodologia descritta. Di conseguenza, si procederà all'aggiornamento dei relativi valori nel Piano Economico Finanziario e nel Piano Finanziario Regolatorio.

9. Obblighi di separazione contabile

9.1 Il concessionario, adottando i criteri di costo definiti nei precedenti punti e l'allegato format di contabilità regolatoria riportato nelle tabelle della delibera ART n.133 del 19 dicembre 2018, è tenuto ad allocare le componenti economiche e patrimoniali, in coerenza con i bilanci di esercizio:

a) alle singole tratte autostradali, come identificate nell'oggetto della concessione;

b) alle singole attività di cui al punto 3 dell'Allegato H-2) del presente Accordo di Cooperazione, con specificazione delle attività di manutenzione ordinaria e straordinaria, nonché delle operazioni intervenute con parti correlate.

9.2 Il binomio tratta-attività costituisce l'unità elementare di riferimento per il concessionario, al fine di adempiere agli obblighi di separazione contabile.

9.3 Ai fini della redazione della contabilità regolatoria, le suddette componenti economiche e patrimoniali potranno risultare di pertinenza:

a) diretta ed esclusiva di una specifica attività e tratta;

b) di una pluralità di tratte e/o attività, in tal caso allocabili in base a specifici driver;

c) dell'insieme delle tratte e delle attività (incluse le spese generali), in tal caso allocabili in base a driver aggregati.

9.4 All'allocazione diretta ed esclusiva il concessionario provvede per le componenti economiche e patrimoniali che, in base ad evidenze documentali, risultino oggettivamente ed esclusivamente allocabili a specifiche attività o tratte.

9.5 Per le componenti economiche e patrimoniali di pertinenza di una pluralità di tratte e/o attività, l'allocazione a ciascuna di esse dovrà avvenire il più oggettivamente ed analiticamente possibile, sulla base di driver scelti in ragione della loro idoneità a misurare i consumi di risorse o la destinazione degli asset nell'ambito di una specifica attività o tratta. I driver utilizzati devono essere evidenziati nelle note illustrative alla contabilità regolatoria.

9.6 In linea generale ed in carenza di differenti criteri di pari trasparenza ed oggettività, la citata allocazione pro quota per singola tratta è effettuabile sulla base di uno o più dei seguenti parametri:

- volume di traffico registrato;

- transiti;

- estensione chilometrica;

- caratteristiche strutturali e altimetriche dell'infrastruttura autostradale;

- grado di obsolescenza dell'infrastruttura autostradale e degli impianti ad essa asserviti.

9.7 Le componenti economiche e patrimoniali ascrivibili al complesso delle tratte e delle attività del concessionario, nonché quelle non diversamente ripartibili tra le varie attività e/o tratte sulla base di driver pertinenti ed obiettivi, sono allocate alle varie attività e/o tratte in proporzione alle quantità precedentemente allocate in via diretta e pro-quota.

REGIONE AUTONOMA FRIULI VENEZIA GIULIA

Il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili

REGIONE DEL VENETO

ACCORDO DI COOPERAZIONE TRA AMMINISTRAZIONI AGGIUDICATRICI AI SENSI DELL'ART. 17 DELLA DIRETTIVA 2014/23/UE E DELL'ART. 13-BIS DEL DECRETO LEGGE 16 OTTOBRE 2017 N. 148 E SS.MM.II., RELATIVO ALLE TRATTA AUTOSTRADALI:

- A4 VENEZIA-TRIESTE;

- A23 PALMANOVA-UDINE;

- A28 PORTOGRUARO-CONEGLIANO;

- A57 TANGENZIALE DI MESTRE PER LA QUOTA PARTE;

- A34 RACCORDO VILLESSE-GORIZIA.

ALLEGATO G

REQUISITI DI SOLIDITÀ PATRIMONIALE

ALLEGATO G

REQUISITI DI SOLIDITA' PATRIMONIALE

1. Formula per il calcolo del requisito di solidità patrimoniale

Il Concessionario è tenuto, al temine di ciascun esercizio, a dimostrare il rispetto del rapporto di solidità patrimoniale secondo la seguente formula:

$$\frac{\mathrm{FCO}}{\mathrm{SD}} > 1{,}2$$

dove:

FCO = flusso di cassa operativo disponibile per il servizio del debito;

SD = servizio del debito.

Il flusso di cassa operativo disponibile per il servizio del debito (FCO) di ciascun esercizio è calcolato sulla base dei dati consuntivi dell'ultimo bilancio approvato ed è dato dalla somma algebrica delle seguenti poste di bilancio:

+ UTILE DELL'ESERCIZIO
+ IMPOSTE SUL REDDITO DELL'ESERCIZIO
- IMPOSTE SUL REDDITO DELL'ESERCIZIO CORRISPOSTE
+ ONERI FINANZIARI AL NETTO DEI PROVENTI
+ AMMORTAMENTO E SVALUTAZIONE DELLE IMMOBILIZZAZIONI
+ ACCANTONAMENTI PER RISCHI
+ ALTRI ACCANTONAMENTI
+ RETTIFICHE DI VALORE DELLE ATTIVITA' FINANZARIE
+/- VARIAZIONE CAPITALE CIRCOLANTE NETTO
- DIVIDENDI DELIBERATI
= FLUSSO DI CASSA OPERATIVO (FCO)

Il servizio del debito (SD) è pari alla rata annua costante, comprensiva della quota interessi e della quota capitale, necessaria al rimborso, entro la scadenza della concessione, del debito finanziario netto di fine esercizio risultante dall'ultimo bilancio approvato, assumendo un tasso di interesse di mercato.

Il valore del servizio del debito (SD) è il risultato della risoluzione della seguente equazione:

$$\sum_{t=1}^{s} \frac{SD}{(1+i)^t} = DN$$

dove:

s = anni di durata residua della concessione;

i = tasso di interesse di mercato pari alla media del tasso Euribor a 12 mesi rilevato nell'ultimo mese dell'esercizio di riferimento, maggiorato di un margine dell'1%;

DN = debito finanziario netto di fine esercizio risultante dall'ultimo bilancio approvato.

Il debito finanziario netto (DN) è dato dalla somma algebrica delle seguenti attività e passività finanziarie dello stato patrimoniale di bilancio:

+ PASSIVITA' FINANZIARIE CORRENTI
+ PASSIVITA' FINANZIARIE NON CORRENTI
- DISPONIBILITÀ' LIQUIDE E MEZZI EQUIVALENTI
- ALTRE ATTIVITA' FINANZIARIE CORRENTI
- ATTIVITÀ' FINANZIARIE NON CORRENTI
= DEBITO FINANZIARIO NETTO

In applicazione di quanto previsto alla delibera ART 133/2018 del 19 dicembre 2018, al fine di assicurare gradualità all'evoluzione tariffaria, è prevista l'inclusione o la deduzione di poste figurative nei costi ammessi: il saldo delle poste figurative risultante a fine periodo nel piano economico finanziario allegato alla Convenzione viene portato a incremento/decremento del debito finanziario netto (DN).

Il debito finanziario netto (DN) di ciascun anno è decurtato del valore di subentro, espresso dalla quota non ammortizzata a fine concessione dell'ammontare cumulato degli investimenti previsti dall'atto convenzionale realizzati fino a tale anno, attualizzato all'anno di calcolo secondo il tasso di interesse di mercato pari, come sopra esposto, alla media del tasso Euribor a 12 mesi rilevato nell'ultimo mese dell'esercizio di riferimento, maggiorato di un margine dell'1%.

Il debito finanziario netto (DN) è inoltre maggiorato delle garanzie reali (pegni e ipoteche) e/o personali (fideiussioni) e dei finanziamenti concessi dal Concessionario a società in via diretta o indiretta controllate o partecipate operanti nel settore delle infrastrutture.

Nel caso in cui il Concessionario disponga tra le proprie fonti di finanziamenti infruttiferi (o a tasso agevolato), il valore del debito finanziario netto (DN) di fine esercizio di cui sopra è rettificato della differenza tra il valore nominale del debito infruttifero e il valore attuale netto dello stesso calcolato al medesimo tasso di mercato di cui sopra.

2. Comunicazione del calcolo

Il Concessionario è tenuto annualmente a comunicare al Concedente, entro 15 giorni dall'approvazione del bilancio d'esercizio, il calcolo del rapporto di cui sopra attestando il rispetto del vincolo di solidità patrimoniale richiesto, pari a 1,2. Il Concessionario provvede congiuntamente a trasmettere al Concedente le informazioni necessarie ai fini della verifica del corretto computo del rapporto, allegando altresì dichiarazione, da parte della società incaricata della revisione contabile del bilancio, di asseverazione della correttezza del suddetto computo.

Qualora dal computo del debito finanziario netto (DN), come sopra effettuato sulla base del bilancio di esercizio approvato, risulti una posizione finanziaria netta creditoria, il rispetto del requisito patrimoniale si intende assolto, fermo restando l'obbligo di cui sopra di trasmissione delle informazioni necessarie ai fini della verifica del corretto computo della posizione finanziaria creditoria e della relativa asseverazione da parte della società incaricata della revisione contabile del bilancio.

Qualora dal bilancio di esercizio approvato il rapporto di solidità patrimoniale di cui sopra risulti inferiore al livello minimo richiesto pari a 1,2, il Concedente provvede, ai sensi della vigente Convenzione a comunicare al Concessionario il grave inadempimento, fissando un congruo termine, comunque non inferiore a 3 mesi, entro il quale il Concessionario dovrà provvedere a riequilibrare il rapporto al livello minimo richiesto mediante aumenti di capitale sottoscritti e versati da parte degli azionisti o strumenti assimilabili ovvero altri strumenti od operazioni idonee volte alla riduzione dell'esposizione debitoria: tra le operazioni atte a ridurre l'eventuale esposizione debitoria del Concessionario non possono essere ricompresi interventi diretti a incidere sui profili tariffari, salvo che siano autorizzati con la procedura di rito in presenza delle condizioni previste in Convenzione. Nel caso in cui, decorso il termine assegnato, il Concessionario non abbia posto rimedio all'inadempimento, il Concedente può attivare la procedura di decadenza. Il riequilibrio dell'indice può avvenire tramite aumenti di capitale (o forme equivalenti, quali ad esempio versamenti in conto aumenti di capitale) che sono da conteggiarsi a incremento del "Flusso di cassa operativo disponibile per il servizio del debito": si richiama la precisazione di cui sopra sull'impossibilità di ricorrere a interventi che incidano sui profili tariffari, con l'eccezione riportata.

3. Ulteriori prescrizioni

Nell'ipotesi in cui la Convenzione contempli la realizzazione di nuove opere che comportino piani di investimenti di valore superiore a 200 milioni di euro, il Concedente verifica caso per caso, anche in funzione della quota di copertura del costo dell'investimento a carico del Concessionario, la necessità della sospensione dell'applicazione dell'indice di solidità patrimoniale per il periodo strettamente necessario al raggiungimento della piena operatività e comunque non superiore a 5 anni dall'entrata in esercizio dell'opera. Per gli atti convenzionali che prevedono interventi che possono determinare effetti negativi sul traffico, il Concedente verifica, caso per caso, in funzione della tipologia degli investimenti e della quota di copertura del relativo costo assunta a proprio carico dal Concessionario, la necessità della sospensione dell'applicazione del predetto indice di solidità patrimoniale per il periodo strettamente necessario al raggiungimento della piena operatività e comunque per un periodo non superiore a 5 anni.

Inoltre sono da applicarsi i requisiti di solidità patrimoniale presenti nel piano economico-finanziario allegato alla Convenzione stessa, quale il rapporto tra patrimonio netto e debiti finanziari.

Con periodicità annuale, il Concedente monitora il rapporto *debt/equity* come individuato nel PEF allegato all'ultimo atto convenzionale approvato. Il Concedente, nel caso in cui riscontri significative variazioni in aumento di detto rapporto, potrà attivare la medesima procedura prevista per l'ipotesi in cui l'indice di solidità patrimoniale si collochi al di sotto della soglia minima prevista.

REGIONE AUTONOMA FRIULI VENEZIA GIULIA

Il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili

REGIONE DEL VENETO

ACCORDO DI COOPERAZIONE TRA AMMINISTRAZIONI AGGIUDICATRICI AI SENSI DELL'ART. 17 DELLA DIRETTIVA 2014/23/UE E DELL'ART. 13-BIS DEL DECRETO LEGGE 16 OTTOBRE 2017 N. 148 E SS.MM.II., RELATIVO ALLE TRATTA AUTOSTRADALI:

- A4 VENEZIA-TRIESTE;

- A23 PALMANOVA-UDINE;

- A28 PORTOGRUARO-CONEGLIANO;

- A57 TANGENZIALE DI MESTRE PER LA QUOTA PARTE;

- A34 RACCORDO VILLESSE-GORIZIA.

ALLEGATO H:

H-1 TARIFFA UNITARIA MEDIA

H-2 SISTEMA TARIFFARIO DI PEDAGGIO

H-3 CRITERI DI DETERMINAZIONE DELLE COMPONENTI TARIFFARIE

H-4 MODALITA DI ADEGUAMENTO ANNUALE

ALLEGATO H-1

TARIFFA UNITARIA MEDIA

Tariffe medie (alla Società) alla data di entrata in esercizio dell'Arteria Autostradale ponderate con i veicoli/chilometro.

Tariffe chilometriche al Concessionario **SOCIETÀ AUTOSTRADE ALTO ADRIATICO**

Classe veicolare	Tariffa al lordo del canone concessionale (€/km)	Tariffa al netto del canone concessionale (€/km)	Canone Concessionale	Traffico (veicoli-km percorsi)
A	0,05803	0,05667	0,00136	1.750,60
B	0,05955	0,05815	0,0014	273,3
3	0,06845	0,06685	0,0016	45,8
4	0,11307	0,11042	0,00265	45,5
5	0,1369	0,13369	0,00321	446,3
Tariffa media veicoli leggeri	**0,05803**	**0,05667**	**0,00136**	
Tariffa media veicoli pesanti	**0,10563**	**0,10315**	**0,00248**	
Tariffa Media		**0,07138**	**0,00171**	

Tariffe medie (all'utente) alla data di entrata in esercizio dell'Arteria Autostradale ponderate con i veicoli/chilometro, comprensive di sovrapprezzi e Iva.

Tariffe chilometriche all'utente **SOCIETÀ AUTOSTRADE ALTO ADRIATICO**

Classe veicolare	Tariffa al lordo del canone concessionale (€/km)	Traffico (veicoli-km percorsi)
A	0,07812	1.750,60
B	0,07997	273,3
3	0,10547	45,8
4	0,15991	45,5
5	0,18898	446,3
Tariffa media veicoli leggeri	**0,07812**	
Tariffa media veicoli pesanti	**0,14589**	
Tariffa Media	**0,09957**	

ALLEGATO H-2

SISTEMA TARIFFARIO DI PEDAGGIO

1. Principi generali

1.1 Il Sistema tariffario è caratterizzato da:

a) definizione di un periodo regolatorio su base quinquennale;

b) distinzione delle attività tra:

b.1) direttamente soggette a regolazione tariffaria;

b.2) non direttamente soggette a regolazione tariffaria, ma rilevanti ai fini della destinazione della extraprofittabilità generata in virtù dello svolgimento di attività accessorie di cui al punto 3 dell'Allegato F) del presente Accordo di Cooperazione;

b.3) non pertinenti;

c) definizione delle modalità di determinazione delle tariffe di pedaggio, attraverso:

c.1) individuazione del perimetro dei costi ammissibili del concessionario e relativa valorizzazione;

c.2) individuazione del livello tariffario massimo iniziale, da determinare ex ante avvalendosi dei riferimenti e dei criteri forniti dall'Autorità in relazione alle singole componenti tariffarie ed alle correlate previsioni dei volumi di traffico;

c.3) applicazione del metodo del price cap, con determinazione a cadenza quinquennale dell'indicatore di produttività X, di cui al punto 9 dell'Allegato H-4) del presente Accordo di Cooperazione, a valere sulla componente tariffaria gestionale;

d) definizione di un efficace meccanismo di salvaguardia, coerente con l'impostazione del modello incentrato sul metodo del price-cap, finalizzato a trasferire direttamente, in termini di riduzione tariffaria, eventuali "extra-ricavi" correlati al fatto che i volumi di traffico a consuntivo si rivelino eccessivamente superiori alle previsioni di traffico (potenzialmente sottostimate);

e) definizione di un articolato meccanismo di penalità/premi per la qualità dei servizi offerti, volto a fornire al concedente, almeno nell'ambito di predefinite aree tematiche, la possibilità di individuare gli indicatori e i relativi obiettivi di qualità, monitorare il conseguimento degli obiettivi posti, valutare la performance del concessionario autostradale, e conseguentemente applicare immediatamente i meccanismi di penalità/premi con effetto diretto sulla tariffa all'utente;

f) definizione di obblighi di separazione contabile a carico del concessionario e previsione del relativo sistema di contabilità regolatoria.

2. Definizioni

2.1 **Concedente**: il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

2.2 **Concessionario:** ai sensi dell'articolo 13-bis del d.l. 148/2017, le regioni che hanno

sottoscritto il Protocollo di intesa del 14 gennaio 2016, le quali potranno avvalersi nel ruolo di concessionario di una società in house.

2.3 **Periodo concessorio**: il periodo di durata della concessione sulla base del quale sono redatti il Piano Economico Finanziario e il Piano Finanziario Regolatorio.

2.4 **Periodo regolatorio**: il periodo di cinque anni, al termine del quale sono soggetti ad aggiornamento il Piano Economico Finanziario ed il Piano Finanziario Regolatorio, nel rispetto dei principi e dei criteri stabiliti nel presente documento, anche correlativamente alla revisione dei parametri del price cap (tra i quali i costi riferibili all'Anno base, le previsioni di traffico e l'indicatore di produttività X) e del WACC.

2.5 **Anno base**: l'ultimo esercizio per il quale sia disponibile un bilancio approvato nelle forme prescritte e certificato da società di revisione contabile, sulla cui base il concessionario sia in grado di predisporre i dati della contabilità regolatoria. Per il primo periodo regolatorio, si fa riferimento all'ultimo bilancio relativo alla precedente gestione, approvato e certificato nelle forme sopra descritte.

2.6 **Anno ponte**: l'esercizio che si interpone tra l'Anno base ed il primo anno del periodo regolatorio, nel corso del quale il concessionario provvede agli adempimenti inerenti all'elaborazione ed alla presentazione al concedente ed all'Autorità della proposta di revisione del Piano Economico Finanziario e del Piano Finanziario Regolatorio.

2.7 **Price cap**: il metodo di definizione e adeguamento tariffario, che identifica un vincolo superiore alla dinamica della componente tariffaria di gestione (come definita al punto 2.1 dell'Allegato H-4) del presente Accordo di Cooperazione), per ciascun anno del periodo regolatorio, nonché un riallineamento della stessa, con specifico riferimento alla componente tariffaria di gestione, attraverso l'applicazione dell'indicatore di produttività X.

2.8 **Indicatore di produttività X**: il fattore percentuale di adeguamento annuale della componente tariffaria di gestione valido per ciascun periodo regolatorio (ed eventualmente modulato all'interno dello stesso), fissato dall'Autorità anche sulla base dell'obiettivo di incremento di efficienza minimo, come risultante dalle evidenze del modello econometrico di cui al successivo punto 2.11. Esso è rideterminato alla fine di ogni periodo regolatorio.

2.9 **Asset reversibili**: gli asset da devolvere gratuitamente al concedente alla scadenza della concessione, ammortizzati in ogni esercizio in relazione alla loro residua possibilità di utilizzazione, tenuto conto della durata della concessione.

2.10 **Asset non reversibili**: gli asset prevalentemente costituiti da beni tangibili quali immobili, automezzi, mobili, arredi, macchine d'ufficio non devolvibili gratuitamente al concedente alla scadenza della concessione, ammortizzati in ogni esercizio in relazione alla loro residua possibilità di utilizzazione, tenuto conto della vita utile e dell'eventuale valore residuo.

2.11 **Modello econometrico delle frontiere di efficienza**: il modello adottato dall'Autorità per individuare, sulla base di analisi di benchmark effettuate a partire dai dati storici dei concessionari autostradali nazionali, i costi efficienti degli stessi in funzione delle estese chilometriche delle tratte autostradali esercite. Tale modello, inizialmente posto a base della delibera ART n. 70/2016 per la definizione degli ambiti ottimali di gestione, è stato

successivamente utilizzato per la determinazione dell'indicatore di produttività X a cadenza quinquennale nell'ambito delle delibere ART n. 119/2017 e n. 73/2018.

2.12 **Oneri di concessione**: gli eventuali oneri specifici che il concessionario è tenuto a corrispondere allo Stato o ad altri soggetti preventivamente individuati, secondo modalità e tempistiche predeterminate, conseguenti ad eventuali obblighi di natura normativa o convenzionale afferenti all'affidamento in concessione della tratta autostradale.

2.13 **Piano Finanziario Regolatorio**: il modello unificato di pianificazione finanziaria-regolatoria, che il concessionario redige in conformità allo schema riportato nella Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti n. 133 del 19 dicembre 2018, da allegare al presente Accordo di Cooperazione e da aggiornare annualmente, per la verifica di conformità del sistema tariffario adottato.

2.14 **Poste figurative:** le componenti tariffarie figurative, di segno positivo o negativo, finalizzate ad assicurare gradualità nell'evoluzione della tariffa, anche al fine di evitare squilibri di sistema, ivi compreso il mancato coordinamento fra i flussi di cassa prodotti dalla gestione autostradale e i fabbisogni finanziari necessari per la realizzazione dei nuovi investimenti.

2.15 **Revenue sharing**: il meccanismo di salvaguardia, basato sugli scostamenti tra le stime dei volumi di traffico e i relativi valori a consuntivo, finalizzato a limitare la realizzazione da parte del concessionario di extra-ricavi derivanti da una eventuale sottostima dei volumi di traffico.

3. <u>Individuazione delle attività pertinenti</u>

3.1 Ai fini della disciplina del sistema tariffario, le attività del Concessionario sono distinte in:

a) **Attività autostradali**: attività attinenti alla progettazione, costruzione, gestione, nonché alla manutenzione ordinaria e straordinaria delle tratte autostradali destinate alla circolazione dei veicoli;

b) **Attività accessorie**: attività collegate allo sfruttamento commerciale delle aree e delle pertinenze autostradali, non correlate alla circolazione dei veicoli, ivi compresi (i) servizi di distribuzione carbolubrificanti e delle attività commerciali e ristorative nelle aree di servizio, (ii) cavidotti; (iii) segnaletica e pannelli informativi; (iv) servizi tecnologici ed informativi;

c) **Attività non pertinenti**: attività diverse da quelle indicate alle lettere a) e b).

3.2 Il sistema tariffario di pedaggio afferisce esclusivamente alle attività autostradali, fatto salvo l'assorbimento dell'extraprofitto relativo alle attività accessorie, di cui al punto 3 dell'Allegato F) del presente Accordo di Cooperazione.

4. Applicazione del metodo del *price cap*

4.1 Il Sistema tariffario di pedaggio persegue la finalità di assicurare:

a) una dinamica annua della componente tariffaria di gestione di cui al punto 2.1 dell'Allegato H-4) del presente Accordo di Cooperazione basata sull'applicazione della metodologia del price cap e coerente con il conseguimento di un obiettivo di recupero di produttività;

b) che, con riferimento alla durata del periodo concessorio, il concessionario ottenga, nel rispetto del principio di correlazione ai costi come riconosciuti dal concedente sulla base dei principi e criteri definiti dall'Autorità e riportati nell'Allegato F) del presente Accordo di Cooperazione, una redditività del capitale investito pari al tasso di remunerazione pre-tax di cui al punto 8 dell'Allegato F) del presente Accordo di Cooperazione, con riferimento agli investimenti:

- effettuati su asset oggetto di concessione (reversibili), ivi compreso il valore di subentro effettivamente corrisposto al Concessionario uscente costituito dal valore delle opere assentite, già eseguite e non ancora ammortizzate alla scadenza della precedente concessione, al netto:
  i) delle precostituite riserve vincolate per ritardati investimenti, fatte salve le valutazioni del concedente circa:
     ▪ le preesistenti pattuizioni convenzionali, in merito alla quantificazione del valore di subentro;
     ▪ la trasferibilità del vincolo patrimoniale nell'ambito del nuovo rapporto concessorio, anche ai fini dei criteri di determinazione dell'eventuale futuro valore di subentro;
  (ii) del "debito di poste figurative", accantonato tra i fondi rischi ed oneri, costituito dall'eccedenza degli introiti da pedaggio rispetto ai costi ammessi a remunerazione dall'Ente concedente;

- effettuati su asset di funzionamento del concessionario (non reversibili), ove pertinenti ed efficienti.

4.2 La corretta applicazione del Sistema tariffario è annualmente riscontrata dall'Autorità nell'esercizio delle proprie funzioni. In particolare, a seguito della trasmissione del Piano Finanziario Regolatorio da parte del concedente, l'Autorità verifica le seguenti condizioni:

a) corretta applicazione della metodologia del price cap alla componente tariffaria di gestione di cui al punto 1.2 a) dell'Allegato H-3) del presente Accordo di Cooperazione;

b) uguaglianza del valore attualizzato dei ricavi da pedaggio attesi, correlati alla componente tariffaria di costruzione, e dei costi ammissibili attesi afferenti agli investimenti, ottenuto scontando i relativi importi al tasso nominale di remunerazione del capitale di cui al punto 8) dell'Allegato F) del presente Accordo di Cooperazione;

c) congruità delle eventuali poste figurative di cui al punto 9 dell'Allegato H-4) del presente Accordo di Cooperazione ed azzeramento del corrispondente valore

complessivo, ottenuto scontando i relativi importi al tasso nominale di remunerazione del capitale di cui al punto 8) dell'Allegato F) del presente Accordo di Cooperazione;

d) rispetto dei principi e dei criteri di ammissibilità di cui all'Allegato F) del presente Accordo di Cooperazione.

ALLEGATO H-3

CRITERI DI DETERMINAZIONE DELLE COMPONENTI TARIFFARIE

1. Principi generali

1.1 **La tariffa unitaria media** è il prezzo unitario medio, espresso in euro per veicolo*km, dei pedaggi praticati dal concessionario alle diverse classi di veicoli e tipologie di tratta autostradale, ponderato con i volumi di traffico.

1.2 La tariffa unitaria media è costituita dalla somma di due distinte componenti:

a) **componente tariffaria di gestione** ($\boldsymbol{TG}$): finalizzata, sulla base della dinamica tariffaria di cui al punto 2.1 dell'Allegato H-4) del presente Accordo di Cooperazione inclusiva dell'incremento della produttività da efficientamento, a permettere il recupero: (i) dei costi operativi, comprensivi di quelli relativi alla manutenzione ordinaria e degli utilizzi, medi su base quinquennale, dei fondi di accantonamento destinati alla manutenzione ciclica dell'infrastruttura autostradale, stimati con riferimento all'Anno base per ciascun periodo regolatorio, nonché dei costi operativi incrementali legati ai nuovi investimenti e alle sopravvenienze normative e regolamentari; (ii) dei costi di capitale (ammortamento e remunerazione) afferenti agli asset di funzionamento per la gestione della concessione, non reversibili al termine del rapporto concessorio;

b) **componente tariffaria di costruzione** ($\boldsymbol{TK}$): finalizzata a permettere il recupero dei costi di capitale (ammortamento e remunerazione del capitale investito) afferenti agli asset reversibili al termine del rapporto concessorio, ivi compresi il valore di subentro da corrispondere al concessionario uscente (rappresentato dal valore residuo degli investimenti da questi realizzati e non ancora ammortizzati, assentiti dal concedente), il valore delle opere realizzate in dipendenza dei piani di investimento oggetto di concessione, ivi compresi gli interventi programmati di manutenzione straordinaria.

Detta tariffa unitaria media, per ciascun anno t del periodo concessorio, è rappresentabile come segue:

$$T_t = T_{G,t} + T_{K,t}$$

1.3 Inoltre, la tariffa unitaria media va integrata con una **componente tariffaria per oneri di concessione** ($\boldsymbol{T_{OC,t}}$), finalizzata al recupero di tali oneri, attraverso l'individuazione di una quota annua nominale costante per tutto il periodo concessorio (ovvero non soggetta alla dinamica del price cap).

La tariffa unitaria media, integrata con la suddetta componente (di seguito: tariffa unitaria media integrata) risulta quindi la seguente:

$$T'_t = T_t + T_{OC,t}$$

1.4 Ai fini della modulazione tariffaria, per la tariffa unitaria media integrata T'_t relativa all'anno t, deve valere la seguente relazione:

$$T'_t = \frac{\sum_{i=1}^{n} p_i^t q_i^t}{\sum_{i=1}^{n} q_i^t}$$

dove p_i^t e q_i^t indicano, rispettivamente, le tariffe chilometriche ed i chilometri relativi ai veicoli appartenenti alla i-esima delle n classi tariffarie elementari, nell'anno t.

1.5 Ai fini del corretto calcolo per ciascun anno del periodo tariffario delle componenti tariffarie di cui ai precedenti punti 1.2 e 1.3:

- il livello dei costi di gestione C_G viene determinato secondo la seguente formula:

$$C_G = (C_o - E_{aa}) + C_{a,nr} + C_{rc,nr}$$

- il livello dei costi di costruzione C_K viene determinato secondo la seguente formula:

$$C_K = C_{a,r} + C_{rc,r}$$

- il livello dei costi per oneri di concessione C_{OC} viene determinato secondo la seguente formula:

$$C_{OC} = C_{vc}$$

dove:

$\underline{C_o}$ indica i costi operativi, comprensivi delle manutenzioni ordinarie e degli utilizzi di fondi di accantonamento destinati alla manutenzione ciclica dell'infrastruttura autostradale, nonché di quelli afferenti ai nuovi investimenti;

$\underline{E_{aa}}$ indica l'extraprofitto derivante dalle attività accessorie, come meglio specificato al punto 3 dell'Allegato F) del presente Accordo di Cooperazione;

$\underline{C_{a,nr}}$ indica i costi di ammortamento afferenti agli asset di funzionamento per la gestione della concessione, non reversibili al termine del rapporto concessorio;

$\underline{C_{rc,nr}}$ indica i costi di remunerazione del capitale afferenti agli asset di funzionamento per la gestione della concessione, non reversibili al termine del rapporto concessorio;

$\underline{C_{a,r}}$ indica i costi di ammortamento afferenti agli asset reversibili al termine del rapporto concessorio;

$\underline{C_{rc,r}}$ indica i costi di remunerazione del capitale afferenti agli asset reversibili al termine del rapporto concessorio;

$\underline{C_{vc}}$ indica la quota annua del valore della concessione eventualmente fissato dal concedente;

La definizione delle componenti di costo sopra indicate è disciplinata nell'Allegato F) del presente Accordo di Cooperazione.

1.6 La tariffa unitaria media integrata, distintamente per ciascuna delle componenti di cui ai precedenti punti 1.2 e 1.3, è stimata a preventivo, su base annuale e per ciascun periodo regolatorio, secondo quanto previsto ai punti 2.1, 5.1 e 6.1 dell'Allegato H-4) del presente Accordo di Cooperazione.

1.7 Ai fini della determinazione delle suddette componenti tariffarie, la metodologia analitica impiegata per formulare le stime previsionali di traffico deve essere caratterizzata da trasparenza e riproducibilità. Deve inoltre consentire l'effettuazione di analisi di simulazione, di sensitività e di rischio da parte dei soggetti istituzionalmente legittimati. Le suddette stime previsionali sono aggiornate alla scadenza di ogni periodo regolatorio.

ALLEGATO H-4

MODALITA DI ADEGUAMENTO ANNUALE

1. Adeguamento della tariffa unitaria media

1.1 La tariffa unitaria media di cui al punto 1 dell'Allegato H-3) del presente Accordo di Cooperazione, determinata ex ante secondo le modalità illustrate ai successivi punti, è adeguata annualmente in esito al monitoraggio annuale di cui al successivo punto 10, afferente alla qualità dei servizi e all'attuazione degli investimenti, con le seguenti modalità:

$$T^*_{t+1} = T^*_{G,t+1} + T^*_{K,t+1}$$

con:

$$T^*_{G,t+1} = T_{G,t+1} \cdot (1 - \Delta T_{G,t+1}) \cdot (1 + Q_t) \qquad T^*_{K,t+1} = T_{K,t+1} + \Delta T_{K,t+1}$$

dove:

$T^*_{G,t+1}$ è il livello della componente tariffaria di gestione, calcolato all'anno t ed effettivamente applicabile da parte del concessionario per l'anno t+1;

$T_{G,t+1}$ è il livello della componente tariffaria di gestione, determinato al momento della stipula della concessione con riferimento all'anno t+1;

$\Delta T_{G,t+1}$ è la variazione della componente tariffaria di gestione derivante dall'eventuale mancato sostenimento dei costi operativi stimati ex ante ed afferenti agli investimenti programmati e alle sopravvenienze normative e regolamentari, in ragione della loro mancata o ritardata attuazione;

Q_t è il coefficiente rettificativo della componente tariffaria di gestione, di segno positivo o negativo, calcolato all'anno t e scaturente dall'applicazione dei meccanismi di premi/penalità di cui al successivo punto 7, con riferimento alla valutazione della qualità dei servizi;

$T^*_{K,t+1}$ è il livello della componente tariffaria di costruzione calcolato all'anno t ed effettivamente applicabile da parte del concessionario per l'anno t+1;

$T_{K,t+1}$ è il livello della componente tariffaria di costruzione, determinato al momento della stipula della concessione con riferimento all'anno t+1;

$\Delta T_{K,t+1}$ è il livello della componente tariffaria integrativa di costruzione, di segno positivo o negativo, calcolata all'anno t e correlata all'applicazione:

- del meccanismo di cui al successivo punto 8, con riferimento all'attuazione degli investimenti, che tiene conto della quota di investimenti effettivamente realizzati rispetto a quanto programmato, nonché dell'eventuale correlata penalità;

- delle necessarie variazioni alle poste figurative di cui al successivo punto 9, finalizzate ad assicurare, nel rispetto del principio della neutralità finanziaria, la gradualità delle variazioni tariffarie nel corso del periodo concessorio.

1.2 Al fine di tenere conto di quanto previsto al punto 1.3 dell'Allegato H-3) del presente Accordo di Cooperazione, l'adeguamento della tariffa unitaria media integrata

scaturisce dall'applicazione della seguente formula:

$$\boldsymbol{T^{*\prime}_{t+1} = T^{*}_{t+1} + T_{OC,t+1}}$$

$T_{OC,t+1}$ è il livello della componente tariffaria per oneri di concessione.

2. Dinamica della componente tariffaria di gestione

2.1 La stima annuale della componente tariffaria di gestione deve essere tale da non superare il valore risultante dalla seguente dinamica:

$$T_{G,t+1} \leq T_{G,t} * (1 + \widehat{\mathrm{P}}_{t+1} - X_{t+1})$$

dove:

$T_{G,t+1}$ è il livello della componente tariffaria di gestione, predeterminato con riferimento all'anno t+1; in particolare, per t=0 in relazione a ciascun periodo regolatorio (ovvero in corrispondenza dell'anno coincidente con l'anno ponte), si assume:

$$\mathrm{T}_{G,t} = \frac{C_{G,ap}}{V_{m,1-5}}$$

dove:

$C_{G,ap}$ è il livello dei costi di gestione con riferimento all'Anno ponte, definito nel seguente modo:

$$C_{G,ap} = C_{G,ab} \cdot (1 + P_{ap})$$

in cui:

P_{ap} è il tasso di inflazione programmato per l'Anno ponte, come risultante dall'ultimo Documento di Economia e Finanza (DEF) disponibile;

$C_{G,ab}$ è il livello dei costi di gestione con riferimento all'Anno base;

$V_{m,1-5}$ indica il volume di traffico medio annuo, calcolabile come media aritmetica dei volumi di traffico previsti ex ante per ogni anno del periodo regolatorio, così come riportati nel Piano Finanziario Regolatorio;

$T_{G,t}$ è il livello componente tariffaria di gestione in vigore all'anno t;

$\widehat{\mathrm{P}}_{t+1}$ è il tasso di inflazione programmata relativo all'anno t+1, determinato secondo le modalità di cui al successivo punto 3;

X_{t+1} è il coefficiente di incremento della produttività da efficientamento per l'anno t+1, di cui al successivo punto 4.

2.2 Ai fini dell'applicazione di quanto sinteticamente indicato al punto 1.2, qualora ne ricorrano i presupposti, la componente tariffaria di gestione TG,t+1 di cui al punto 2.1 deve intendersi comprensiva della sub-componente Ti,G,t+1, connessa ai costi incrementali riferiti a ciascun anno del periodo regolatorio, come stimati ex ante. Detta

sub-componente, una volta conglobata nella componente tariffaria TG,t+1, ne segue la dinamica per gli anni successivi, fino al termine del periodo regolatorio.
In particolare, si assume:

$$T_{i,G,t+1} = \frac{\Delta C_{i,G,k,t+1} + \Delta C_{i,G,v,t+1}}{V_{m,(t+1)-5}}$$

dove:

$\Delta C_{i,G,k,t+1}$ è il livello incrementale annuo dei costi di gestione, relativo agli asset entrati in esercizio all'anno t; in coerenza con il meccanismo delineato al punto 5 con riguardo ai costi di capitale, i costi incrementali di gestione legati all'entrata in funzione dei nuovi investimenti sono computabili a partire dall'anno successivo a quello di entrata in esercizio;

$\Delta C_{i,G,v,t+1}$ è il livello incrementale dei costi di gestione, relativo all'entrata in vigore all'anno t di sopravvenienze normative e regolamentari;

$V_{m,(t+1)-5}$ indica il volume di traffico medio annuo, calcolabile come media aritmetica dei volumi di traffico previsti ex ante per ogni anno, compreso tra: (i) l'anno t+1 di prima inclusione tariffaria dei predetti costi incrementali; (ii) l'ultimo anno del periodo regolatorio;

Per t=0 in relazione a ciascun periodo regolatorio (ovvero in corrispondenza dell'anno coincidente con l'Anno ponte), per la citata sub-componente si assume:

$$T_{i,G,t} = \frac{\Delta C_{i,G,k,ap} + \Delta C_{i,G,v,ap}}{V_{m,1-5}}$$

dove:
$\Delta C_{i,G,k,ap}$ è il livello incrementale dei costi di gestione, stimato all'Anno ponte rispetto all'Anno base, relativo agli asset entrati in esercizio nel corso dell'Anno ponte;
$\Delta C_{i,G,v,ap}$ è il livello incrementale dei costi di gestione, stimato all'Anno ponte rispetto all'Anno base, relativo all'entrata in vigore di sopravvenienze normative e regolamentari;
$V_{m,1-5}$ indica il volume di traffico medio annuo, calcolabile come media aritmetica dei volumi di traffico previsti ex ante per ogni anno del periodo regolatorio, così come riportati nel Piano Finanziario Regolatorio.

3. Tasso di inflazione programmato

3.1 La variabile $\widehat{\mathrm{P}}_{t+1}$, con riferimento alla formula di aggiornamento tariffario di cui al precedente punto 2.1, corrisponde al tasso di inflazione programmata relativo all'anno

di applicazione della tariffa, come risultante dall'ultimo Documento di Economia e Finanza disponibile all'inizio di ciascun periodo regolatorio.

3.2 Qualora i dati disponibili non coprissero l'intera durata di ciascun periodo regolatorio, si può far riferimento al dato dell'ultima annualità disponibile, da utilizzare quale stima per le annualità residue del periodo.

4. Obiettivo di incremento di produttività da efficientamento

4.1 Con riferimento alla formula di aggiornamento tariffario di cui al precedente punto 2.1, X_{t+1} è il coefficiente di incremento della produttività annuo, da determinarsi, secondo quanto stabilito dall'art. 37, comma 2, lettera g), del d.l. 201/2011, con cadenza quinquennale.

Ai fini del calcolo del coefficiente di incremento della produttività, l'Autorità determina inizialmente, anche sulla base di analisi di benchmark sui costi efficienti effettuate a partire dai dati storici dei concessionari, secondo il metodo di analisi definito nella propria delibera n. 70/2016, la quantificazione dell'eventuale obiettivo di recupero di efficienza produttiva. A partire da tale analisi, l'Autorità ha pertanto determinato un valore dell'indicatore di produttività X_t pari a 2,19% per il primo periodo regolatorio.

4.2 I criteri e le metodologie di cui al punto precedente sono applicati per i successivi periodi regolatori, tramite l'effettuazione di nuove stime basate sull'aggiornamento del dataset agli ultimi dati disponibili, anche sulla base dei report di contabilità regolatoria di cui all'Allegato F) del presente Accordo di Cooperazione, secondo la medesima formula. Di conseguenza, si procederà all'aggiornamento dei relativi valori nel Piano Economico Finanziario e nel Piano Finanziario Regolatorio.

5. Dinamica della componente tariffaria di costruzione

5.1 La stima annuale della componente tariffaria di costruzione, nel caso di opzione per CIN rivalutato, è basata sulla seguente formula:

$$T_{K,t+1} = \frac{C_{a,r,(t+1)} + C_{rc,r,(t+1)} + PF_{K,t+1}}{V_{t+1}}$$

dove:

$C_{a,r,(t+1)}$ indica i costi di ammortamento, riferiti all'anno t+1, afferenti agli asset reversibili al termine del rapporto concessorio, così come riportati nel Piano Finanziario Regolatorio, determinati in conformità a quanto previsto al punto 7.2 dell'Allegato F) del presente Accordo di Cooperazione;

$C_{rc,r,(t+1)}$ indica i costi di remunerazione del capitale, riferiti all'anno t+1, afferenti agli asset reversibili al termine del rapporto concessorio, così come riportati nel Piano Finanziario Regolatorio, determinati in conformità a quanto previsto al punto 7.3 dell'Allegato F) del presente Accordo di Cooperazione;

$PF_{K,t+1}$ indica l'importo, di segno positivo o negativo, delle poste figurative di cui al successivo punto 9, definite ex ante, volte ad assicurare per la tariffa, nel rispetto del principio della neutralità finanziaria, gradualità di variazione nel

corso del periodo concessorio;

V_{t+1} indica i volumi di traffico previsti ex ante e riferiti all'anno t+1, così come riportati nel Piano Finanziario Regolatorio.

Il livello delle componenti $C_{a,r,(t+1)}$ e $C_{rc,r,(t+1)}$ deriva dall'applicazione al capitale investito netto regolatorio, computato al 1° gennaio di ogni anno, dei rispettivi criteri di determinazione riportati nell'Allegato F) del presente Accordo di Cooperazione, nel seguente modo:

$$C_{a,r,(t+1)} = C_{a,r,f(t+1)} + C_{a,r,t(t+1)}$$

$$C_{rc,r,(t+1)} = CIN_{r,(t+1)} * R_r$$

dove:

$C_{a,r,f(t+1)}$ indica il costo di ammortamento, riferito agli asset reversibili al termine della concessione e sottoposti ad ammortamento con metodo finanziario, di cui al punto 7.2 a) dell'Allegato F) del presente Accordo di Cooperazione, determinato al 1° gennaio dell'anno t+1;

$C_{a,r,t(t+1)}$ indica il costo di ammortamento, riferito agli asset reversibili al termine della concessione e sottoposti ad ammortamento con aliquote economico-tecniche, di cui al punto 7.2 b) dell'Allegato F) del presente Accordo di Cooperazione, determinato al 1° gennaio dell'anno t+1;

$CIN_{r,(t+1)}$ indica il valore del capitale investito netto regolatorio, riferito agli asset reversibili al termine della concessione, al 1° gennaio dell'anno t+1, determinato sulla base di quanto di seguito specificato;

R_r indica il tasso reale di remunerazione del capitale investito (WACC).

La dinamica del capitale investito netto nel corso del periodo concessorio è determinata come segue:

$$CIN_{r,(t+1)} = (CIN_{r,t} - C_{a,r,t} + I_t) * (1 + \widehat{P}_t)$$

dove:

$CIN_{r,(t+1)}$ indica il valore del capitale investito netto regolatorio, riferito agli asset reversibili al termine della concessione, al 1° gennaio dell'anno t+1;

$CIN_{r,t}$ indica il valore del capitale investito netto regolatorio, riferito agli asset reversibili al termine della concessione, al 1° gennaio dell'anno t;

$C_{a,r,t}$ indica i costi di ammortamento, riferiti all'anno t, afferenti agli asset reversibili al termine del rapporto concessorio, così come valorizzati al 1° gennaio dello stesso anno t e riportati nel Piano Finanziario Regolatorio; si precisa che la quota annuale di investimenti prevista per l'anno t non determina ammortamenti nel medesimo esercizio;

I_t indica la quota annuale di investimenti prevista per l'anno t, con riferimento alle opere oggetto dei piani di investimento, così come riportate nel Piano Finanziario Regolatorio, ammissibili secondo i criteri di cui all'Allegato F) del presente Accordo di Cooperazione;

$\widehat{P}_t$ indica il tasso di inflazione programmata relativo all'anno t;

Per t=0 (cioè all'inizio del periodo concessorio), il valore di $CIN_{r,t}$ corrisponde al livello dell'onere di subentro eventualmente corrisposto al concessionario uscente, ovvero al valore delle opere assentite già eseguite e non ancora ammortizzate alla scadenza della precedente concessione, al netto della precostituita riserva vincolata per ritardati investimenti.

La stima annuale della componente tariffaria di costruzione, nel caso di opzione per CIN contabile, è basata sulla medesima formula di cui al precedente comma 1, fatti salvi gli adeguamenti di seguito specificati.

Il livello della componente $C_{rc,r,(t+1)}$ è determinato nel seguente modo:

$$C_{rc,r,(t+1)} = CIN_{r,(t+1)} * R$$

R indica il tasso nominale di remunerazione del capitale investito (WACC).

La dinamica del capitale investito netto nel corso del periodo concessorio è determinata come segue:

$$CIN_{r,(t+1)} = (CIN_{r,t} - C_{a,r,t} + I_t)$$

6. Dinamica della componente tariffaria per oneri di concessione

6.1 La stima annuale della componente tariffaria per oneri di concessione corrisponde al valore risultante dalla seguente dinamica:

$$T_{OC,t+1} = \frac{C_{vc}}{V_{t+1}}$$

dove:

$T_{OC,t+1}$ è il livello della componente tariffaria per oneri di concessione, predeterminato con riferimento all'anno t+1;

C_{vc} indica la quota annua del valore della concessione, come definita al punto 1.5 dell'Allegato H-3 del presente Accordo di Cooperazione;

V_{t+1} indica i volumi di traffico previsti ex ante e riferiti all'anno t+1, così come riportati nel Piano Finanziario Regolatorio.

7. Meccanismi di premi/penalità della qualità dei servizi

7.1 Con riferimento alla formula di aggiornamento tariffario di cui al precedente punto 1.1, la variabile Q_t corrisponde al coefficiente rettificativo della componente tariffaria di gestione $T_{G,t+1}$, da applicare per l'anno $t+1$, di segno positivo o negativo, calcolato all'anno t.

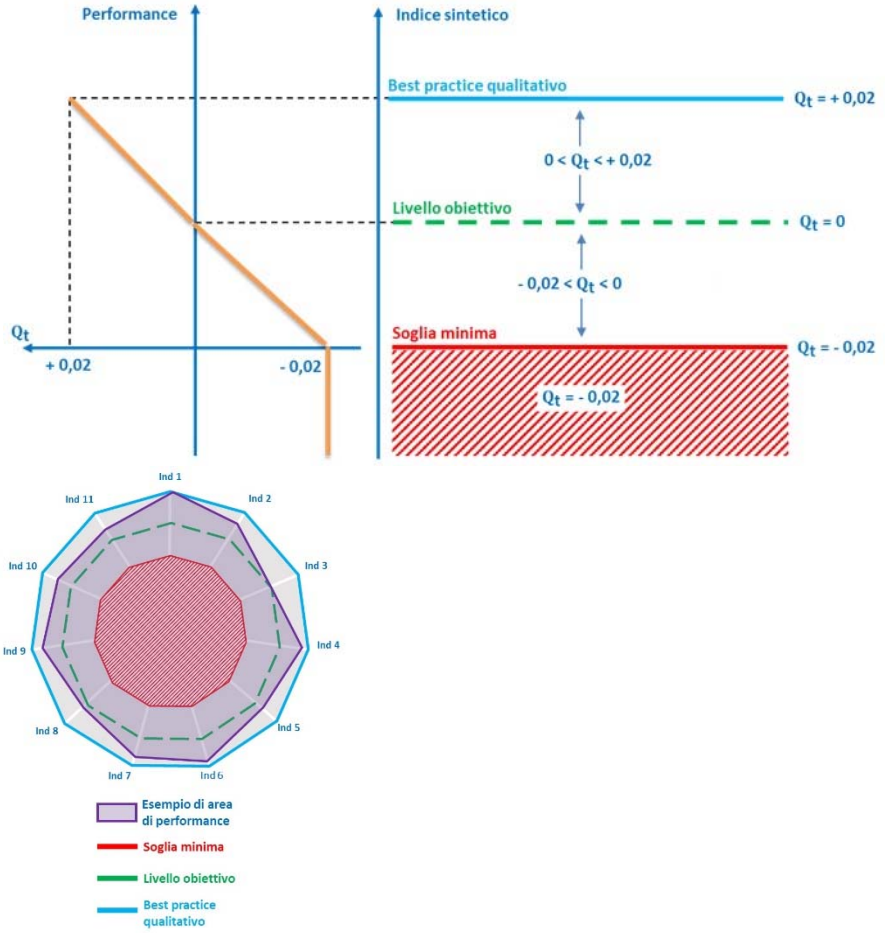
7.2 Il meccanismo di premi/penalità è basato su un panel di indicatori di qualità che verranno riportati nell'Allegato J) del presente Accordo di Cooperazione ai sensi dell'art. 26 del medesimo Accordo.

7.3 La variazione tariffaria associata alla variabile Q_t deve essere compresa entro i seguenti limiti minimo e massimo:

$$min(Q_t) = -0{,}02$$

$$MAX\ (Q_t) = +0{,}02$$

7.4 Il meccanismo di bonus/malus ed i relativi livelli qualitativi sono rappresentati nella figura seguente, relativa all'indice sintetico che viene calcolato come media pesata di tutti gli indicatori *j-esimi,* riportati nell'Allegato J) del presente Accordo di Cooperazione.



7.5 Con riferimento alla precedente figura, per ciascun indicatore *j-esimo* sono definiti tre distinti livelli di qualità (nel seguito, soglie di qualità), riportati nell'Allegato J) del presente Accordo di Cooperazione:

- **soglia minima ($Iq_{Soglia\ minima,\ j}$)**: soglia in corrispondenza della quale il meccanismo bonus/malus assume il valore minimo, pari a $\min(Q_t) = -0{,}02$.

  Tale soglia è stata definita dal Concedente in funzione dei minimi standard qualitativi per l'indicatore *j-esimo*, che non possono in ogni caso essere inferiori ai corrispondenti valori registrati in passato. La soglia definita ha l'obiettivo di disincentivare il Concessionario ad assumere livelli prestazionali al di sotto degli standard minimi richiesti e tollerabili dall'utenza;

- **livello obiettivo ($Iq_{obiettivo,\,j}$)**: soglia che identifica la frontiera in corrispondenza della quale il meccanismo bonus/malus si annulla, non determinando un impatto sulla tariffa.

  Tale soglia è stata definita dal Concedente in funzione degli standard qualitativi medi richiesti per l'indicatore *j-esimo*;

- ***best practice* qualitativo ($Iq_{Best\ practice,\,j}$)**: soglia che identifica la frontiera massima in corrispondenza della quale la variazione della tariffa dovuta alla qualità assume il valore massimo $MAX(Q_t) = +0{,}02$.

  Tale soglia è stata definita dal Concedente in funzione dei massimi standard qualitativi per l'indicatore *j-esimo* identificabili sul mercato autostradale a livello internazionale, oppure deve essere pari al 100% per indicatori definiti su base percentuale.

  La soglia definita deve quindi mirare al conseguimento di performance che rappresentino livelli ottimali di riferimento per il settore autostradale, per il conseguimento dei quali il Concessionario autostradale viene premiato con un bonus aggiuntivo rispetto alla variazione tariffaria determinata dal meccanismo di *price cap*.

7.6 Le suddette soglie di qualità sono state fissate dal concedente, con riferimento ad ogni periodo regolatorio - ex ante e su base annuale - tenendo conto dei principi di cui sopra, fatta salva:

- la previsione da parte del concedente di un periodo iniziale di transizione, finalizzato all'individuazione preliminare ed alla misurazione oggettiva dei distinti livelli degli indicatori di qualità, della durata massima di 24 mesi;

- la sussistenza di eventuali stati di emergenza, quali risultanti da specifici provvedimenti in tal senso adottati dagli organismi competenti (cfr. ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri n. 3702 del 5 settembre 2008 e DPCM del 29 dicembre 2017), che interessano le tratte gestite dal concessionario nella definizione delle soglie di qualità.

7.7 Il Concedente verifica annualmente il conseguimento degli indicatori-obiettivo nel corso del periodo regolatorio, utilizzando il seguente approccio:

- ad ogni dimensione prestazionale è stato assegnato dal Concedente un peso Pq_j, con $\sum_j Pq_j = 1$;
- se tutte le dimensioni Iq_j non risultano essere singolarmente al di sopra della soglia minima, il Concessionario deve essere penalizzato attraverso un correttivo tariffario basato sull'applicazione del limite massimo, pari al 2% della componente tariffaria di gestione;
- se tutte le dimensioni Iq_j sono al di sopra della soglia minima e contestualmente non sono tutte al di sopra del "Livello obiettivo", per ciascun indicatore *j-esimo* si deve rispettare la seguente disequazione:

$$-0{,}02 \leq Q_{t,\,j} \leq 0, \text{ ove}$$

ove il valore di $Q_{t,j}$ si determina in base al posizionamento del valore di Iq_j tra i valori $Iq_{Soglia\ minima,\ j}$ e $Iq_{obiettivo,\ j}$ mediante interpolazione lineare;

- se tutte le dimensioni Iq_j sono al di sopra del livello obiettivo, per ciascun indicatore j-esimo si deve rispettare i la seguente disequazione:

$$0 \leq Q_{t,\ j} \leq +0{,}02, \text{ ove}$$

ove il valore di $Q_{t,j}$ si determina in base al posizionamento del valore di Iq_j tra i valori $Iq_{obiettivo,\ j}$ e $Iq_{Best\ practice,\ j}$ mediante interpolazione lineare;

7.8 Per la variazione totale tariffaria legata alla qualità dell'indicatore sintetico vale la seguente equazione:

$$Q_t = \sum_{j=1}^{n\ indicatori} P_{q,j} \cdot Q_{t,j}$$

7.9 Il Concessionario comunica entro il 30 settembre di ogni anno al Concedente, nonché all'Autorità, gli esiti del monitoraggio e le relative metodologie di rilevazione degli indicatori di qualità riportati nell'Allegato J) del presente Accordo di Cooperazione.

7.10 Il sistema di monitoraggio della qualità deve prevedere l'identificazione, da parte del concedente, di almeno un indicatore j-esimo per ciascuna delle seguenti aree tematiche:

- velocità media di percorrenza del flusso veicolare;

- disponibilità dell'infrastruttura (presenza di cantieri, in particolare in ore di punta e periodi vacanzieri);

- fluidità ai caselli (per esempio, disponibilità delle casse automatiche ai caselli e efficienza del sistema Telepass);

- stato della pavimentazione (difetti del manto stradale);

- aggiornamento dinamico delle informazioni tramite panelli a messaggio variabile;

- predisposizione di adeguate aree di sosta (rispetto alla superficie complessiva) riservate ai veicoli per l'autotrasporto di merci;

- impiego di Intelligent Transportation Systems (ITS), anche al fine di efficientare la logistica e perseguire l'ottimizzazione dell'utilizzo dell'infrastruttura da parte dei veicoli pesanti e dei veicoli leggeri;

- disponibilità di servizi di connettività (radio-mobile) e copertura del segnale radio sulla rete autostradale, interoperabili, aperti, ed in linea con le più avanzate e consolidate tecnologie del settore delle telecomunicazioni;

- impiego di sistemi automatici per il monitoraggio strutturale delle infrastrutture (in particolare opere di attraversamento, muri di sostegno, rilevati e gallerie autostradali);

- impiego di tecnologie free flow per l'esazione delle tariffe autostradali in grado di evolvere verso soluzioni interoperabili a livello comunitario;

- customer satisfaction rispetto ai livelli di servizio complessivo e specifico per aree di interesse definite dal concedente;

- impiego di barriere di sicurezza laterali in ragione della loro conformità alla normativa tecnica vigente;

- impiego di barriere antirumore, in attuazione del Piano di Risanamento acustico ambientale previsto dalla legge 447/95 e successivi decreti attuativi.

8. Adeguamento tariffario correlato all'attuazione degli investimenti

8.1 Con riferimento alla formula di adeguamento tariffario di cui all'art. 25 del presente Accordo di Cooperazione, la componente $\Delta T_{K,(t+1)}$ è costituita da due sub-componenti, con le seguenti modalità:

$$\Delta T_{K,(t+1)} = \Delta T_{I,K,(t+1)} + H_{K,(t+1)}$$

Tali sub-componenti rispondono a diversi obiettivi:

- la prima sub-componente ($\Delta T_{I,K,(t+1)}$) è correlata all'importo degli investimenti non realizzati e si calcola con le seguenti modalità:

$$\Delta T_{I,K,(t+1)} = -(1 - \alpha_t) \cdot T_{K,(t+1)}$$

con

$$\alpha_t = \sum_{a=1}^{t} (I_{R,a}) \,/\, \sum_{a=1}^{t} (I_{P,a})$$

dove:

$T_{K,t+1}$ indica il livello della componente tariffaria di costruzione, determinato al momento della stipula della concessione con riferimento all'anno $t + 1$;

α_t indica la quota di investimenti effettivamente realizzati, cumulati fino all'anno t, rispetto all'importo di investimenti programmati per il medesimo periodo;

$I_{R,a}$ indica l'importo dei costi ammissibili ai fini tariffari, relativi all'anno $t + 1$, afferenti agli investimenti effettivamente realizzati, comprensivi del valore di subentro eventualmente corrisposto al Concessionario uscente, ovvero del valore delle opere assentite già eseguite e non ancora ammortizzate alla scadenza della precedente concessione, al netto della precostituita riserva vincolata per ritardati investimenti;

$I_{P,a}$ indica l'importo dei costi ammissibili ai fini tariffari, relativi all'anno $t + 1$, afferenti agli investimenti programmati all'atto della stipula della concessione, comprensivi del valore di subentro eventualmente corrisposto al Concessionario uscente, ovvero del valore delle opere assentite già eseguite e non ancora ammortizzate alla scadenza della precedente concessione, al netto della precostituita riserva vincolata per ritardati investimenti;

- la seconda sub-componente ($H_{K,(t+1)}$) rappresenta la penalità applicabile nel caso in cui il ritardo nell'effettuazione degli investimenti sia imputabile al Concessionario, al fine di disincentivare il posticipo degli investimenti stessi, fatti salvi i meccanismi di

penalità previsti dal presente Accordo di Cooperazione, che possono arrivare anche alla revoca della stessa, e si determina come segue:

$$H_{K,(t+1)} = -(\gamma_t \cdot R_c) \cdot \left|\Delta T_{I,K,(t+1)}\right|$$

dove:

γ_t indica la quota di investimenti non realizzati per responsabilità imputabile al Concessionario, cumulati fino all'anno t, rispetto al totale degli investimenti non realizzati nel medesimo periodo;

R_c indica il tasso di remunerazione del capitale investito (WACC).

9. Poste figurative

9.1 Per garantire la gradualità dell'evoluzione tariffaria, è possibile, ex ante, prevedere, per ciascun anno del periodo concessorio, l'inclusione di poste figurative di segno positivo o negativo, al fine di anticipare o posticipare la contabilizzazione dei costi ammessi rispetto all'anno di effettiva competenza, a condizione che sia rispettato il principio di neutralità economico-finanziaria all'interno del periodo concessorio. Dette poste figurative ex ante sono ricomprese nella formula di cui al precedente punto 5.

9.2 Per assicurare il mantenimento della neutralità economico-finanziaria, il livello delle poste figurative, per gli anni da t+1 alla fine del periodo concessorio, deve essere annualmente ricalcolato sulla base dei meccanismi di adeguamento annuale della componente tariffaria di costruzione. La componente $\Delta T_{K,(t+1)}$ di cui al precedente punto 8 deve essere pertanto ulteriormente adeguata a seguito di tale ricalcolo.

10. Monitoraggio annuale della qualità e degli investimenti

10.1 Sulla base dei dati consuntivi e pre-consuntivi disponibili al 30 settembre di ogni anno, il concessionario formula al concedente, trasmettendola per conoscenza all'Autorità, la proposta di aggiornamento tariffario annuale comprensiva di tutte le informazioni necessarie per la determinazione della componente tariffaria integrativa di cui al precedente punto 1.1, nonché la conseguente proposta di aggiornamento del Piano Finanziario Regolatorio.

10.2 Il concedente, entro il 31 ottobre di ogni anno, effettua le necessarie verifiche in merito:

a) dei coefficienti di cui al precedente punto 7;

b) dei coefficienti α_t e γ_t, di cui al precedente punto 8;

c) del ricalcolo delle poste figurative di cui al precedente punto 9.

Gli esiti delle predette verifiche sono comunicati al concessionario e all'Autorità.

10.3 Entro i successivi 15 giorni il concessionario procede all'eventuale conseguente aggiornamento del PFR e lo trasmette al concedente e all'Autorità.

10.4 Entro 15 giorni dal ricevimento della documentazione di cui al punto 10.3, l'Autorità formula eventuali rilievi al concedente, per i profili di propria competenza.

REGIONE AUTONOMA FRIULI VENEZIA GIULIA

Il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili

REGIONE DEL VENETO

ACCORDO DI COOPERAZIONE TRA AMMINISTRAZIONI AGGIUDICATRICI AI SENSI DELL'ART. 17 DELLA DIRETTIVA 2014/23/UE E DELL'ART. 13-BIS DEL DECRETO LEGGE 16 OTTOBRE 2017 N. 148 E SS.MM.II., RELATIVO ALLE TRATTA AUTOSTRADALI:

- A4 VENEZIA-TRIESTE;

- A23 PALMANOVA-UDINE;

- A28 PORTOGRUARO-CONEGLIANO;

- A57 TANGENZIALE DI MESTRE PER LA QUOTA PARTE;

- A34 RACCORDO VILLESSE-GORIZIA.

ALLEGATO I

ANALISI TRASPORTISTICA

SOCIETÀ AUTOSTRADE ALTO ADRIATICO S.p.A.

(Rete autostradale attualmente gestita da Autovie Venete)

RELAZIONE TECNICA SULLE STIME DI TRAFFICO

Revisione maggio 2021

Sommario

1. LE INFRASTRUTTURE IN PROGRAMMA O IN COSTRUZIONE CHE HANNO RILEVANZA AI FINI DELL'ANALISI DI EVOLUZIONE DEL TRAFFICO 3

2. LE VARIABILI DI NATURA MACROECONOMICA TRASPORTISTICA E SETTORIALE 8

Premessa 8

2.1. Inquadramento generale 9

2.2. Il ruolo delle infrastrutture nello specifico contesto per la previsione degli scenari futuri 36

2.3. La programmazione e realizzazione degli interventi infrastrutturali nell'area d'influenza del sistema autostradale attualmente gestita da Autovie Venete in rapporto agli andamenti del traffico . 44

3. SPECIFICITÀ DI ATTUALIZZAZIONE DELLA DOMANDA NEL MEDIO E LUNGO PERIODO 48

4. IL MODELLO STRUTTURALE DI CALCOLO E LA BASE DATI 55

4.1. Modelli di interazione domanda-offerta 56

4.2 Risultati delle simulazioni e rappresentazione degli scenari previsionali 59

1. LE INFRASTRUTTURE IN PROGRAMMA O IN COSTRUZIONE CHE HANNO RILEVANZA AI FINI DELL'ANALISI DI EVOLUZIONE DEL TRAFFICO

Di seguito si elencano e si descrivono sinteticamente gli interventi previsti all'interno del Piano Finanziario e che hanno rilevanza ai fini dell'analisi di evoluzione del traffico.

- **P.100 RIFACIMENTO BARRIERE ESISTENTI - (CASELLO DEL LISERT)**

Questo intervento è suscettibile di incrementare, da un lato, la capacità di accoglimento del traffico all'estremità est del sistema di competenza, dall'altro quella di smaltimento che, in caso di sovraccarico, obbliga a segnalare l'uscita anticipata al casello di Redipuglia.

L'intervento prevede l'adeguamento strutturale e funzionale della stazione di barriera terminale dell'A4 al Lisert (GO) con la sistemazione dell'uscita per Monfalcone Portorosega (GO) e si rende necessario in relazione al consistente aumento di traffico sulla sezione terminale dell'A4, che, specialmente nel periodo estivo e nei fine-settimana, raggiunge punte orarie e giornaliere non sostenibili in relazione alle possibilità operative del piazzale di barriera. Queste punte, generalmente legate al traffico leggero, risultano particolarmente gravose se accompagnate alle fasi di ripresa del traffico pesante al termine di periodi di interdizione allo stesso o in occasione di ri-avvii delle partenze presso gli autoporti ubicati presso il confine con la Slovenia o presso le infrastrutture portuali o per altre ragioni esogene legate alle discipline vigenti in Paesi di origine. Ostacolo alla fluidità dei percorsi al casello è anche la ancora consistente presenza di traffico merci di veicoli dell'est Europa non provvisti di sistemi di pagamento automatizzati o promiscui.

Il sistema è messo in crisi non tanto dalla mancanza di porte quanto dalla ridotta profondità dei piazzali di stazione che non consentono un corretto accumulo ed una conseguente preselezione da parte dell'utenza, portando al sotto funzionamento delle porte di estremità.

In ingresso, inoltre, l'esiguità dello spazio disponibile è spesso fonte di incidenti, ancorché lievi, causati dal cambio di corsia di veicoli pesanti a ridosso della barriera.

L'intervento prevede la ristrutturazione totale dell'asse barriera, con la riconfigurazione del piazzale di stazione in direzione di ingresso, la razionalizzazione dei percorsi, e la rilocazione del fabbricato di stazione oggi posto in posizione intermedia tra i due flussi.

È prevista anche una sistemazione parziale della viabilità esterna alla barriera in direzione Porto di Monfalcone.

Per quanto attiene agli effetti di questo intervento sui volumi di traffico che interessano la rete di competenza, anche alla luce delle recenti situazioni di cantiere che si sono determinate nell'ambito del sistema di competenza, è ragionevole ritenere che questo intervento non sia suscettibile di risultare veramente influente in termini di efficienza generale del sistema. Di fatto, anche se i lavori potranno rappresentare elementi di "strozzatura" all'estremità est della rete, questa sezione d'ingresso costituisce un punto di passaggio obbligato per le provenienze / destinazioni sia localizzate nei Paesi del Sud-Est Europeo ed oltre, che, in particolare, ubicate nel territorio Triestino e presso il suo Porto, per cui gli utenti si troveranno giocoforza a dover accettare alcuni elementi di ritardo alla barriera, senza per questo scegliere modifiche apprezzabili del proprio viaggio, come ad esempio utilizzare l'autostrada slovena, con ingresso /uscita dall'Italia da Gorizia.

I lavori sono previsti dal secondo semestre 2021 fino al secondo semestre 2022.

- **P.90 RIFACIMENTO BARRIERE ESISTENTI - (CASELLO DI PORTOGRUARO)**

La previsione di intervento corrisponde alla necessità di adeguare l'assetto attuale della barriera di esazione pedaggio di Portogruaro in base alle nuove esigenze di traffico, attuali e future. L'intervento comprende anche la costruzione del piazzale di stazione in allargamento del corpo autostradale esistente.

L'eliminazione delle penalizzazioni presso questa barriera è anche finalizzata ad incentivarne l'utilizzo in ragione del sistema di esazione dell'autostrada A28, nel primo tratto a libera percorrenza tra la barriera di Portogruaro e la stazione di ingresso nel sistema chiuso di Sacile Ovest. L'esazione del pedaggio per l'A28 avviene unicamente in forma virtuale a carico dei veicoli transitanti sulle sezioni di Portogruaro e Sacile Ovest, rimanendo libera da pedaggio la percorrenza interna del tratto, contraddistinto dalla presenza di ben 10 svincoli. Attualmente è possibile un trasferimento, se pur modesto, di utenza sulla viabilità ordinaria utilizzando i caselli ai due lati del nodo di Portogruaro e un rientro/uscita sulla A28 allo svincolo libero omonimo, con ciò determinando una disfunzione del sistema della viabilità principale nel suo complesso, anche in ragione del consistente carico di traffico che interessa la viabilità ordinaria nelle vicinanze. Una razionalizzazione della stazione è suscettibile pertanto di favorire un più corretto utilizzo del sistema.

Il dimensionamento delle piste di esazione è basato sulle previsioni di traffico in ingresso/uscita anche in ragione di alcuni interventi nel Pordenonese tesi a favorire l'utilizzo della A28 a supporto della S.S. 13 Pontebbana (bretella nodo del Meduna – svincolo di Pordenone Interporto, già in costruzione, previsioni di collegamento a tale svincolo anche della zona industriale oggi servita sostanzialmente dalla SP 35 di Oderzo, prevista dal Comune di Pordenone, politiche di completamento delle opere nella Zona del Mobile da e verso la A28, in alternativa a percorsi più impattanti e difficoltosi a cavallo tra la Regione Friuli Venezia – Giulia e Veneto e variante di S. Vito al Tagliamento, dalla S.R. 463 a nord di tale centro alla S.P. 1 ad ovest, che si collega allo svincolo di Villotta sulla A28).

Analogamente all'intervento precedente, il miglioramento della capacità della barriera a Portogruaro è suscettibile di non avere un'apprezzabile influenza sull'efficienza del sistema poiché anche in questo caso i percorsi alternativi onde evitare le penalizzazioni, peraltro prevedibilmente di modesta entità, difficilmente possono risultare convenienti agli utenti che, già nella situazione attuale, scelgono di passare per la barriera.

I lavori sono previsti tra fine 2023 e fine 2024.

ADEGUAMENTO SEZIONE AUTOSTRADALE RACCORDO VILLESSE-GORIZIA (A34)

- **P.75 - P.94 ADEGUAMENTO RACCORDO AUTOSTRADALE VILLESSE-GORIZIA**

L'intervento, che ha riguardato l'adeguamento a sezione autostradale del raccordo Villesse – Gorizia che collega l'autostrada A4 alla città di Gorizia e direttamente al confine di stato con la Repubblica Slovena, nonché alla rete autostradale slovena, già in esercizio lungo la valle del Vipacco verso Lubiana e Capodistria - Fiume, è stato completato nel 2013.

Il rapido sviluppo economico dell'Est Europa degli ultimi anni ha portato ad un significativo incremento dei traffici che transitano attraverso il confine orientale Italiano. Con l'autostrada Villesse-Gorizia ci si trova a far parte integrante della rete autostradale transfrontaliera ed est-europea. L'opera si sviluppa per circa 17 km lungo la valle dell'Isonzo e presenta quattro svincoli: Villesse, Gradisca, Farra d'Isonzo (nel senso nord - sud), Gorizia. L'intervento ha compreso l'allargamento dell'attuale sezione alla categoria A "autostrada

extraurbana" del D.M. 05.11.2001 anche con l'adeguamento della pendenza trasversale e delle caratteristiche plano-altimetriche dell'asse. La valle dell'Isonzo che presenta alcune aree di notevole pregio ambientale, è densamente antropizzata con numerosi agglomerati di piccola-media entità. Inoltre, il territorio attraversato presenta un'elevata permeabilità dei terreni ghiaiosi che causano un'elevata vulnerabilità della falda. Tali due aspetti ambientali sono stati attentamente valutati in fase di progettazione e sono state realizzate adeguate misure di protezione e mitigazione.

La presenza di questo tronco autostradale è fondamentale sia in quanto appartenente al Corridoio Mediterraneo Lisbona – Kiev, sia in quanto, in associazione con l'autostrada slovena nella valle del Vipacco e con i raccordi ai valichi di Fernetti e Rabuiese – e in misura minore, di Pese -, essa costituisce un percorso alternativo al tronco Villesse – Lisert nei periodi di sovraccarico citati relativamente al progetto P.100. A questa funzione di supporto si è già fatto ricorso con notevoli benefici in termini di generale fluidità e razionalizzazione delle potenzialità del sistema.

ADEGUAMENTO AUTOSTRADA A4 - REALIZZAZIONE TERZA CORSIA

Trattasi dell'opera più significativa per l'intero sistema di competenza.

L'intervento complessivo di realizzazione della terza corsia della A4 comprende l'adeguamento della sezione trasversale dell'autostrada, tra lo svincolo di Quarto d'Altino (provincia di Venezia), in corrispondenza del quale si innesta il Passante di Mestre, e lo svincolo di Villesse (provincia di Gorizia), dal quale si dirama il raccordo autostradale diretto a Gorizia ed al confine di stato con la Slovenia.

La crescita del traffico sulla direttrice est – ovest registrata negli ultimi anni ha portato il tratto di autostrada A4 compreso tra Quarto d'Altino e Villesse ad una situazione di notevole sofferenza, con risvolti sia sul piano dell'efficienza, che della sicurezza stradale, a causa dell'ormai insufficiente sezione trasversale a due corsie per senso di marcia, facendo registrare livelli di servizio incompatibili per un'infrastruttura autostradale, in fasce orarie in continua estensione. Le condizioni di deflusso si degradano rapidamente in occasione di qualsiasi evento anomalo, sia esso un intervento di manutenzione ordinaria, che un incidente, ma anche in caso di condizioni meteo non favorevoli e in giornate di afflusso solo di poco al di sopra della norma. A degradarsi non sono solo i livelli del servizio e quindi l'affidabilità dell'infrastruttura in termini funzionali, ma anche i livelli di sicurezza. Pertanto si è reso necessario l'adeguamento a sezione autostradale a tre corsie per senso di marcia. Il progetto preliminare, già inserito tra quelli della "legge obiettivo", è stato approvato con delibera CIPE n.13/05 dd 18.03.05 ed è in corso di realizzazione per lotti.

L'intervento complessivamente riguarda circa 100 km di autostrada la cui sezione è portata alla categoria A (autostrada extraurbana) del D.M. 05.11.2001 con tre corsie per senso di marcia. L'asse plano-altimetrico rimane quello dell'autostrada attuale, ad eccezione di poche localizzate correzioni. L'intervento comprende anche l'adeguamento di sette svincoli oltre al nodo di Palmanova e la realizzazione del nuovo svincolo di Alvisopoli con il relativo collegamento alla S.S. 14 lungo circa 5 km. Inoltre tutti i sovrappassi dell'autostrada devono essere demoliti e ricostruiti mentre i sottopassi devono essere adeguati alla nuova sezione autostradale. Tra le opere principali vi sono i ponti sui fiumi Piave, Sile e Tagliamento.

Della variante alla S.R. 352 di circa 3 km per collegare il casello di Palmanova a Cervignano, prevista come lavoro complementare e non nell'appalto principale del quarto lotto della terza corsia, è stato realizzato il tratto tra l'interporto di Cervignano – assieme alle opere di collegamento con la S.S. 14, con prosecuzione

della variante ovest di Cervignano fino alla S.R. 352 per Aquileia e Grado – e la località Strassoldo, mentre ultimamente è stata abbandonata la previsione di completare il tratto tra il casello di Palmanova e la stessa località di Strassoldo. Rimane invece tra le prossime realizzazioni la trasformazione dell'attuale intersezione semaforizzata tra il piazzale autostradale di Palmanova, la S.P. 126 e la S.R. 352 in rotonda, in modo da fluidificare i movimenti da / per l'autostrada e la viabilità ordinaria.

- **P.92 NUOVO CASELLO AUTOSTRADALE DI MEOLO KM 19+690**

I lavori sono stati ultimati nel dicembre 2012 con apertura parziale al traffico delle sole piste in ingresso per Trieste ed uscita da Venezia data l'interferenza con i lavori del primo lotto della terza corsia. Nell'ottobre 2014, con l'entrata in esercizio del tratto di terza corsia Quarto d'Altino-S. Donà di Piave, il casello è stato aperto nella sua integrità.

- **P.101 TRATTO QUARTO D'ALTINO - S. DONA' DI PIAVE**

Nell'ambito di questo lotto è stato realizzato anche il nuovo casello di Meolo (P.92) al km 19+690.
I lavori sono stati completati e nel novembre del 2014 questo primo lotto della terza corsia è entrato in esercizio. I dati sui volumi di traffico presenti su questo tronco hanno immediatamente evidenziato una ripresa consistente dopo l'apertura, anche se gli effetti si consolideranno una volta ultimati i lavori anche sulle restanti tratte attualmente ancora interessate dai restringimenti.

- **P.128 TRATTO PONTE SUL FIUME TAGLIAMENTO – GONARS (III lotto)**

Il completamento di questi lavori è avvenuto sostanzialmente a fine 2020 e a fine aprile 2021 l'opera è stata sottoposta a collaudo. Già nel corso del 2020 le penalizzazioni che si sono avute lungo questo tratto si erano notevolmente ridotte, con un transito ormai possibile su tre corsie praticamente lungo l'intero lotto. La viabilità ordinaria, non risulta più aggravata, in particolare la S.S. 13 e la S.S. 14.

- **P. 106 TRATTO GONARS – NODO DI PALMANOVA (IV lotto suddiviso in due sublotti: 1° Gonars – Nodo di Palmanova e 2° Nodo di Palmanova – Svincolo Palmanova)**

Anche questi lavori sono in completamento e non si verificano più penalizzazioni nel nodo tra A4 e A23, anche se le velocità imposte sono ancora ridotte.

- **P.115 TRATTO SAN DONA' – ALVISOPOLI (II lotto suddiviso in tre sublotti: 1° Portogruaro – Alvisopoli, 2° San Donà – S. Stino e 3° San Stino – Portogruaro)**

I lavori sono in corso per il 1° sublotto e contrattualmente sono previsti in conclusione a fine 2022, mentre per gli altri 2 sublotti l'orizzonte temporale di realizzazione si colloca tra la fine del 2023 e i primi mesi del 2027.
I lavori relativi allo svincolo di Alvisopoli sono esclusi. I cantieri tra Portogruaro e Alvisopoli praticamente si uniscono a quelli relativi al tratto che riguarda il ponte sul Tagliamento. Si fa rilevare che il 2° e 3° sublotto sono stati posticipati rispetto a quelli del 1° sublotto in modo da disporre dapprima della III Corsia nel tratto tra Portogruaro e Palmanova, che non ha alternative autostradali, rispetto al tratto tra S. Donà e Portogruaro, che invece può essere supportato dalla A28 e dalla A27.

All'interno di questo intervento – in particolare del 3° sublotto – è previsto il rifacimento del casello della A4 di S. Stino, con razionalizzazione del collegamento tra A4 e tangenziale est dell'abitato di S.Stino di Livenza e connessione alla S.S.14.

- **P.116 NUOVO CASELLO AUTOSTRADALE DI ALVISOPOLI KM 69+900 E COLLEGAMENTO CON SS 14**

I lavori sono previsti tra la fine del 2024 e la fine del 2026

- **P.106 TRATTO CASELLO DI PALMANOVA – VILLESSE (3° sublotto del IV lotto)**

I lavori per il 2° sublotto sono previsti tra il secondo semestre 2022 e il secondo semestre 2025, mentre l'avvio lavori per il 3° sublotto è schedulato a fine 2023 con ultimazione ipotizzata nel primo semestre del 2026.

L'importanza di quest'opera si ricollega a quanto detto sopra ovvero che il tratto Palmanova – Villesse non ha alternative autostradali, mentre da Villesse si dipartono il ramo verso Gorizia e l'autostrada slovena e il ramo restante della A4 fino al Lisert, con prosecuzione del raccordo che collega i valichi confinari di Fernetti e Rabuiese e la città di Trieste con le sue aree portuali, ove il raccordo stesso prende il nome di Grande Viabilità Triestina.

ALTRI INTERVENTI DA REALIZZARE IN DELEGAZIONE INTERSOGGETTIVA O CONTO TERZI

Oltre ai precedenti interventi, sono state programmate alcune opere da realizzare in delegazione intersoggettiva per conto della Regione Friuli Venezia Giulia, suscettibili di avere impatto e rilevanza nell'analisi evolutiva dei flussi di traffico che potranno interessare le infrastrutture autostradali di competenza. Tali opere sono elencate sinteticamente di seguito:

- Circonvallazione sud di Pordenone (bretella svincolo A28 Centro Commerciale Ingrosso / Interporto – S.S. 13 in corrispondenza del nodo del Meduna a livelli sfalsati realizzato da parte dell'ANAS) – attualmente quest'opera è in fase di avanzata realizzazione e sarà fondamentale per la gestione dell'interconnessione tra A28 e S.S. 13 evitando il coinvolgimento delle strade urbane di Pordenone
- Variante S.R. 352 (dal nuovo svincolo di Palmanova a Cervignano e circonvallazione ovest di Cervignano)

Di quest'opera è attualmente in esercizio il II lotto, nel tratto Strassoldo – Terzo d'Aquileia, quale circonvallazione ovest di Cervignano, con dismissione del corrispondente tratto interno urbano della S.R. 352. Lungo questo lotto è predisposto l'accesso all'Interporto di Cervignano del Friuli. Come già evidenziato, il tratto Strassoldo – nodo a rotatoria sulla S.R. 352 in prossimità del piazzale del casello di Palmanova non verrà realizzato, in ragione delle mutate necessità e per un risultato non sufficientemente positivo delle analisi di impatto sul territorio. In sostituzione sono previsti alcuni interventi di adeguamento sul tratto della S.R. 352 tra detto nodo e Strassoldo in modo da incrementare sia la fluidità del traffico, che la sicurezza stradale.

È stata inoltre completata l'installazione di barriere fonoisolanti lungo il tratto Lisert – svincolo di Sistiana. La realizzazione ha prodotto un certo rallentamento del deflusso a seguito dei restringimenti delle corsie, ma non ha avuto sostanziali effetti sulla domanda.

2. LE VARIABILI DI NATURA MACROECONOMICA TRASPORTISTICA E SETTORIALE

Premessa

Il presente aggiornamento dello studio previsionale del traffico a supporto del PEF si è reso necessario, rispetto alla versione 2019, principalmente per l'avvento, già ad inizio del 2020, dell'emergenza sanitaria determinata dalla diffusione del COVID-19, che ha significativamente limitato gli spostamenti, soprattutto del traffico leggero e sulle medie – lunghe percorrenze, in uno scenario di estrema incertezza e volatilità e in continuo divenire.

Nel contesto, si è anche tenuto conto dell'avanzamento dei lavori relativi alla realizzazione della Terza Corsia della A4, con precisazione e rimodulazione delle tempistiche di alcuni lotti: a tale proposito si evidenzia che questi lavori sono proceduti con costanza e perizia e che, a partire dal 2020, le penalizzazioni - sia sull'autostrada che sulla viabilità ordinaria di supporto - si sono notevolmente ridotte, con particolare riferimento alla componente pesante.

L'evoluzione derivante dalla crisi economico-sanitaria è ovviamente l'aspetto di più difficile previsione: tuttavia, l'impulso del Recovery Fund e la spinta alla campagna vaccinale contribuiscono ad avvalorare incoraggianti stime di ripresa anche nell'area di pertinenza dell'infrastruttura attualmente ancora gestita da Autovie Venete.

Inizialmente, nel corso del primo lockdown, si è verificata una contrazione molto forte del traffico, cui ha fatto seguito un recupero soltanto nei mesi estivi e del primo autunno, con un nuovo rallentamento a partire dal mese di novembre 2020, per effetto del rimanifestarsi delle condizioni di restrizione. Si osserva, tuttavia, che le limitazioni agli spostamenti non sono l'unica causa diretta delle variazioni nel traffico, poiché la situazione pandemica nel suo complesso ha introdotto e indotto modificazioni sostanziali sia sul piano economico, così come su quello sociale, con variazioni consistenti negli schemi lavorativi, nelle abitudini e nelle modalità di spostamento. Questi cambiamenti sono suscettibili di assumere connotazioni non più di temporaneità, quanto piuttosto di stabilità o, in ogni caso, di influire sulla manifestazione della domanda di trasporto.

Sul piano della struttura economica, ad elementi di forte criticità in molti settori, che trasversalmente interessano la conformazione stessa del tessuto produttivo, si sono tuttavia affiancati alcuni elementi di opportunità, che molti operatori fortunatamente hanno colto o sono in procinto di cogliere. Da questo punto di vista, si potrà assistere all'esasperazione del fenomeno della scomparsa di attività ancora troppo rigide e legate a produzioni tradizionali, mentre le attività più flessibili e che operano sul mercato internazionale potranno sfruttare possibilità di sviluppo. Tra gli elementi di flessibilità va annoverata anche la gestione stessa del lavoro, con una contrazione del pendolarismo e l'incremento sia dell'automazione, come pure di modalità stabili di "smart working" per un numero crescente di mansioni. Anche la mobilità diffusa legata al lavoro, prima dell'espansione del COVID-19 molto presente, quale componente del traffico, è stata in buona parte sostituita da attività on line.

Per contro, sul piano dei trasporti, alla componente pesante ovvero della distribuzione delle merci, la situazione emergenziale ha dato un forte impulso, assecondando ed accelerando una tendenza che, se pur già latente, non era ancora così diffusa. Si sta infatti registrando un forte incremento delle modalità di acquisto via internet e ciò sia per l'oggettiva comodità e opportunità di rassegna del mercato che la rete

offre, sia in seguito alle restrizioni alla mobilità fisica imposte o comunque indotte dalla pandemia. Le necessità di distanziamento tra le persone, come pure gli accorgimenti che, nonostante l'avvento dei vaccini, dovranno essere mantenute per tempi non prevedibili, oltre ai comprensibili e giustificati timori degli utenti, hanno infatti reso la frequentazione fisica dei luoghi deputati agli acquisti molto più rarefatta. Sebbene si possa prevedere che uno "zoccolo duro" di domanda permarrà, è altrettanto vero che una quota dei movimenti indotti dai grandi insediamenti commerciali e anche dalle concentrazioni di luoghi di acquisto nelle aree urbane vedrà una flessione.

La componente del traffico leggero ha quindi risentito in modo marcato degli effetti pandemici, portando, da un lato, ad un minore movimento, sia per motivazioni di lavoro, che per acquisti e tempo libero di natura "urbano – sociale", ma, dal lato opposto, questa contrazione è, e molto probabilmente sarà, controbilanciata da un uso minore dei trasporti collettivi – per i quali si dovrà aprire necessariamente un nuovo approccio di pianificazione –, aspetto che induce più traffico con mezzi individuali, con un incremento degli spostamenti presumibilmente di minore raggio legati ad attività ed interessi che si possono soddisfare sul territorio, sia per beneficiare delle sue potenzialità naturali, come pure turistiche "minori" e diffuse, che le persone stanno riscoprendo e valorizzando. Queste tendenze di carattere "sociale" sono suscettibili, nei grandi numeri, di dar luogo nuovamente ad una mobilità individuale, anche effettuata con veicoli a minor impatto, ma comunque presenti sulle strade.

In definitiva, nei prossimi mesi e stante l'attuale positiva evoluzione che la situazione sanitaria sembra assumere nelle nostre realtà territoriali, è prevedibile, e su questo si è riflettuto nella redazione del presente aggiornamento dello studio sull'evoluzione del traffico, una apprezzabile ripresa dei movimenti, sia nella componente pesante, ancora in seguito agli impulsi delle modificazioni nella struttura economica, sia in quella leggera, in seguito alla ripresa della mobilità, anche se con forme e caratteristiche un po' differenti.

Sulla base dei precedenti elementi e considerazioni, si è proceduto ad aggiornare il testo dell'originaria relazione, con specifico riferimento ai punti evolutivi e alle conseguenti operazioni di ricalcolo dei flussi prevedibili sulle infrastrutture autostradali della Società. Il testo che segue non è quindi stato modificato per quanto concerne l'approccio metodologico e gli elementi alla base della caratterizzazione della domanda di partenza nella specifica area geografica, bensì revisionato sulla base dei più recenti accadimenti, che sostanzialmente si riferiscono al 2020 e ai primi mesi del 2021.

2.1. Inquadramento generale

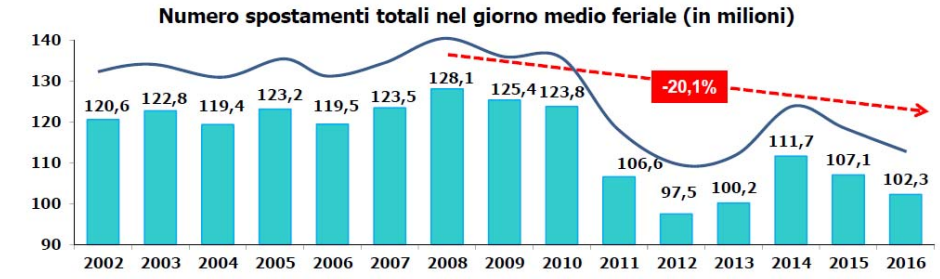
Al fine di poter delineare delle ipotesi predittive circa le possibili tendenze di sviluppo nel settore dei trasporti, in particolare di quello su gomma e, ancor più nel dettaglio, di quello nella particolare area geografica d'interesse ossia del Nord-Est Italiano unito ai Paesi confinanti con la Regione Friuli Venezia Giulia, è necessario ***focalizzare alcuni aspetti di carattere generale, che riguardano il binomio economia – trasporti***. Questi ultimi sono infatti lo specchio della situazione nella quale si trova l'intera struttura economico – sociale non di un solo Paese, ma, dato il carattere globale che ha assunto l'economia mondiale, di un numero sempre maggiore di attori e di scenari geopolitici.

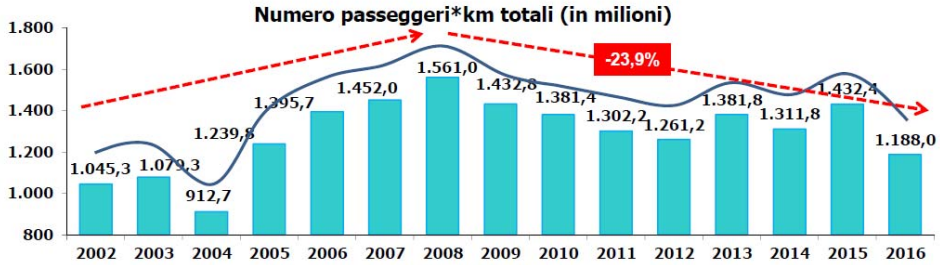
Alla data attuale e senza tema di smentite, risulta particolarmente ***difficile individuare delle relazioni di causa – effetto precise ed affidabili, in quanto l'influenza delle turbolenze politiche e dei difficili equilibri tra Stati ed economie differenti è molto significativa anche a livello locale***. Pur tuttavia, in questo complesso ed articolato contesto, si possono analizzare gli elementi "storici" che hanno retto e determinato gli andamenti dei trasporti nel passato, ipotizzando poi delle possibili evoluzioni che, stante quanto appena accennato, non potranno che risultare, nella particolare area d'influenza del sistema autostradale del Nord-Est Italiano, particolarmente cautelative.

Nel seguito si riportano alcuni ***elementi utili reperibili in vari documenti e studi redatti negli anni recenti***. Se ne riprendono i contenuti che, in qualche misura, descrivono i fattori che hanno sotteso andamenti e tendenze talvolta marcate, altre volte accennate e anche contrastanti.

Una prima constatazione si può esprimere relativamente al fatto che, nonostante alcuni temporanei rallentamenti e, in particolare, quelli registratisi a seguito della crisi del 2008 - 2009, ***la domanda di trasporto per merci evidenzia comunque una crescita*** ed è prevedibile che ciò avverrà anche nel futuro. ***Più statica appare invece la dinamica evolutiva del trasporto leggero su gomma*** e ciò per diversi motivi, legati innanzitutto alla molto limitata crescita economica locale, soprattutto italiana. Con riferimento a questo fattore, si può citare l'evidenza posta in luce nell'edizione 2019 degli "Scenari per le economie locali" stilati da Prometeia e analizzati dall'Ufficio studi di Confindustria Udine: emerge un sensibile rallentamento nell'economia in Friuli Venezia Giulia, con la crescita del PIL dimezzata al +0.4% dopo il +0,9% del 2018; la decrescita interessa soprattutto il settore dei servizi, mentre per l'industria è prevista una tenuta, con la perdita soltanto di un decimo di punto, dal +1,0% al + 0,9% e una crescita dal +1,1% al +1,4% per il settore delle costruzioni. Per sostenere la ripresa è molto importante la dinamica degli investimenti, ma gli imprenditori friulani, in particolare, appaiono preoccupati data la mancanza di "politiche industriali" efficaci.

Il dato generale sui volumi della domanda di mobilità: gli effetti della crisi e la tendenza alla contrazione





*L'Osservatorio Audimob stima che nel giorno medio feriale la popolazione italiana (14-80 anni) effettui complessivamente poco più di 100 milioni di spostamenti e percorra circa 1,2-1,4 miliardi di km. Al netto delle oscillazioni cicliche la domanda di mobilità nel Paese è in riduzione negli ultimi 15 anni, con una maggiore accentuazione dall'inizio della crisi; circa un quinto degli degli spostamenti e un quarto dei passeggeri*km in meno tra il 2008 e il 2016.*

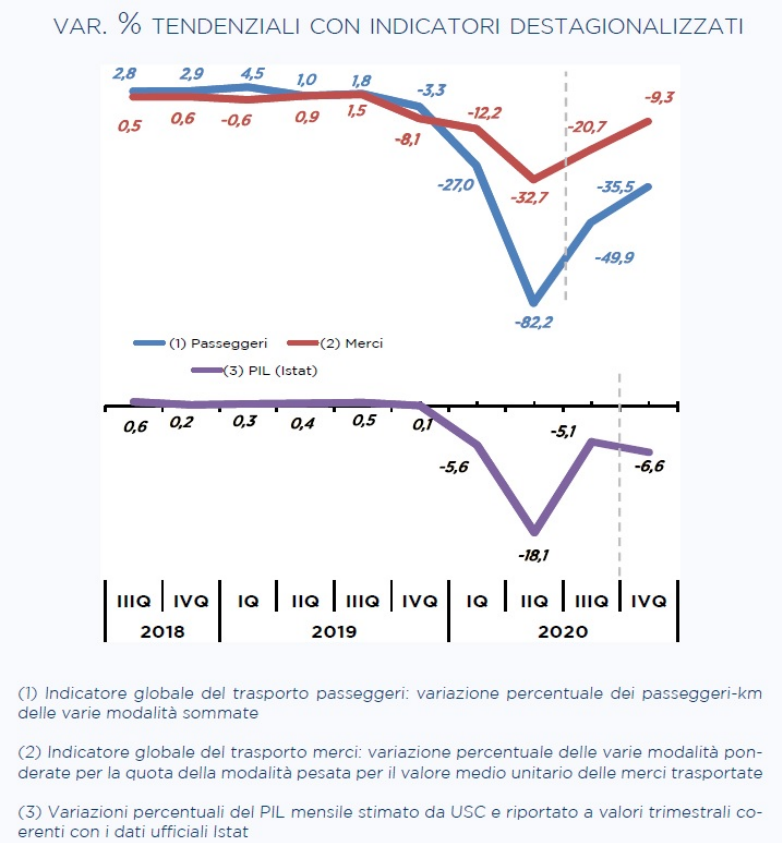
Dati dal 14° Rapporto 2017 sulla mobilità leggera in Italia realizzato da Isfort con l'apporto scientifico di Asstra e di Anav.

Ai precedenti dati, si possono aggiungere, a titolo di aggiornamento, quelli presenti nell'***Osservatorio Congiunturale Trasporti dell'Ufficio Studi Confcommercio (febbraio 2021)***.

var. % tendenziali				
PASSEGGERI				
Modalità	**2017**	**2018**	**2019**	**2020**
Strada (autostrada)	1.8	-0.1	-2.6	-32,2
Ferro	3.5	4.4	3.8	-41,7
Mare	-5.4	15.5	15.5	-73,3
Aereo	6.5	5.9	4.0	-72,6
ITC passeggeri	3.7	3.0	1.0	-48,7
MERCI				
Modalità	**2017**	**2018**	**2019**	**2020**
Strada (autostrada)	3.3	2.3	-1.7	-25,8
Ferro	11.5	-1.1	-2.5	-7
Mare	1.0	-0.2	-0.4	-7,3
Aereo	9.2	0.0	-3.2	-23,6
ITC merci	3.4	1.2	-1.6	-18,7

Per quanto riguarda il traffico leggero, gli effetti delle restrizioni alla mobilità e alle attività produttive poste in campo nel 2018 e 2019 si riverberano in riduzione delle attività trasportistiche nella modalità "strada" e ciò può essere positivo, se fosse interamente il frutto delle politiche di riorganizzazione della mobilità soprattutto urbana, tendente a premiare le forme di spostamento più sostenibili e a disincentivare specialmente quelli di breve raggio, effettuati con veicoli individuali. In realtà, vi pesano anche le difficoltà economiche, che hanno effetto sulla mobilità di medio e lungo raggio. La situazione 2020 denota invece gli effetti della pandemia, con un crollo che va da 1/3 della modalità autostradale ai 3/4 della modalità via mare.

Per le merci, le variazioni risultano più contenute, con il trasporto che ha sostenuto le filiere della manifattura esportatrice e dell'agroalimentare anche nel periodo del lockdown. Il congelamento del mercato del lavoro e dei conti delle imprese hanno creato, nel 2020, una situazione senza dubbio eccezionale e fuori da ogni statistica. Il quadro d'insieme è reso dalla rappresentazione sotto riportata. Assodata l'eccezionalità della situazione 2020, è tuttavia interessante, ai fini di tentare delle previsioni future, ***considerare l'andamento della "ripresa" in ragione delle riaperture e dell'allentamento delle restrizioni avvenuto nel terzo quadrimestre del 2020***, con uno smorzamento poi dovuto all'avvento della "seconda ondata" dei contagi nell'ultima parte dell'anno.

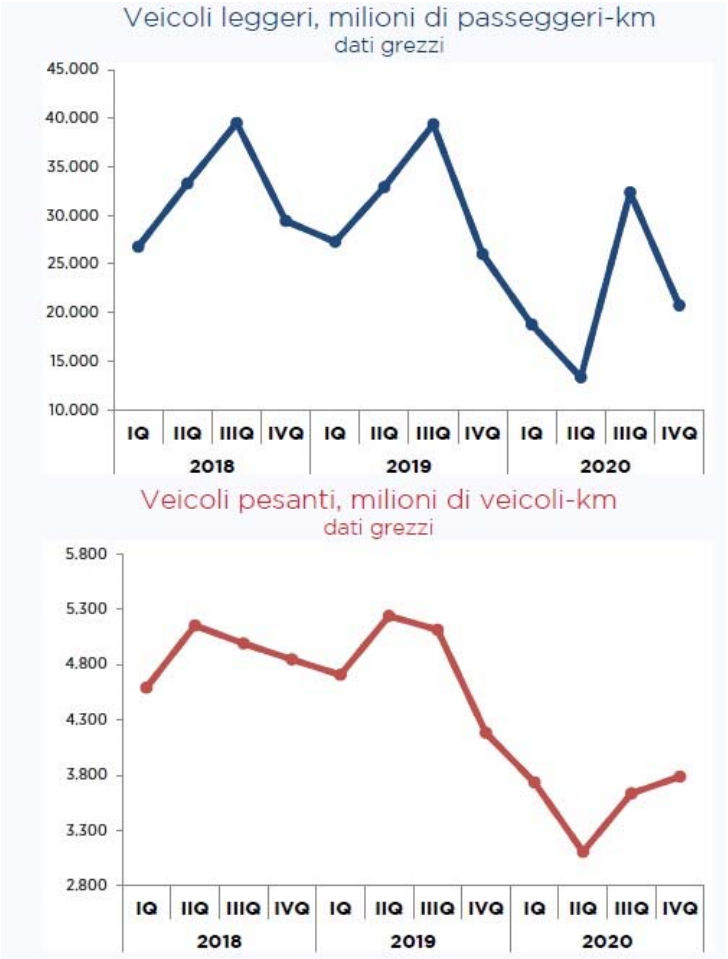


(1) Indicatore globale del trasporto passeggeri: variazione percentuale dei passeggeri-km delle varie modalità sommate

(2) Indicatore globale del trasporto merci: variazione percentuale delle varie modalità ponderate per la quota della modalità pesata per il valore medio unitario delle merci trasportate

(3) Variazioni percentuali del PIL mensile stimato da USC e riportato a valori trimestrali coerenti con i dati ufficiali Istat

Per il solo comparto autostradale, i corrispondenti andamenti sono risultati i seguenti:



Sempre storicamente ed ***analizzando in primo luogo la domanda di trasporto dei mezzi leggeri,*** (misurata in passeggeri-chilometro) nell'UE, si evince che essa è cresciuta di oltre l'8 % tra il 2000 e il 2013, con il trasporto aereo soggetto alla crescita più rapida. Infine, ogni cittadino UE ha percorso in media 12 850 km durante il 2013 (più del 70 % in auto), con un aumento del 5 % rispetto al 2000. A seguito di questo aumento, il trasporto su strada impiega quasi tre quarti dell'energia complessiva utilizzata per i trasporti nell''UE. Le vendite di auto nuove nell'UE sono aumentate del 9 % nel 2015 rispetto all'anno precedente, per un totale di 13,7 milioni di nuove autovetture immatricolate. Negli ultimi anni invece, questo mercato appare in stagnazione, solo recentemente in ripresa per quanto riguarda i veicoli ibridi o elettrici, "ecologicamente sostenibili" (il numero delle immatricolazioni di auto elettriche in Europa è cresciuto costantemente negli ultimi anni, con una vendita cresciuta del 51% nel 2017 rispetto al 2016 e ancora in aumento). Contemporaneamente, una politica abbastanza incisiva è anche in atto con riferimento alle forti limitazioni che subiranno i veicoli diesel, specialmente di classe Euro 4 o inferiore.

Tra i fattori suscettibili di influenzare il trasporto leggero su gomma, è infatti necessario annoverare le ***politiche di disincentivazione di questa modalità di trasporto derivanti dagli accordi in ambito dell'UE finalizzati al contenimento delle emissioni in atmosfera ed al contestuale tentativo di procedere con interventi di supporto alla mobilità di natura alternativa all'automobile*** (stanno peraltro prendendo sempre più piede anche nelle realtà locali pratiche quali il noleggio personalizzato, il taxi a chiamata, il turismo ciclistico supportato dai servizi ferroviari e con pullman collettivi, ecc.).

Per quanto riguarda l'influenza del fattore "politiche di sostenibilità ambientale", si può ricordare innanzitutto la ricerca pubblicata in dicembre del 2015 dall'***Agenzia Europea dell'Ambiente***, nella quale si analizza il settore dei trasporti, le tendenze ambientali, gli effetti sul clima e la salute e l'impatto che la tecnologia può avere in questo contesto. Pur se datata, questa ricerca appare per molti aspetti ancora attuale, risultando la partita della mobilità ancora aperta, senza che si siano riscontrate, negli anni 2015 - 2020 vere e proprie inversioni di tendenza. Anzi, gli effetti della pandemia hanno sottolineato, come anticipato in Premessa, la valenza del trasporto individuale, elemento che sostiene fortemente le logiche di spostamento delle persone, mentre le nuove e crescenti esigenze di trasporto delle merci, capillarmente sul territorio sta alimentando tutta la filiera del traffico di natura commerciale.

La ricerca, dal titolo "Evaluating 15 years of transport and environmental policy integration" parte dalla constatazione che il settore dei trasporti interessa l'ambiente in modi diversi. Dalle emissioni di gas serra (GHG) e di altre sostanze dannose, all'inquinamento acustico fino alla frammentazione degli habitat. Il documento è interessante, ai presenti fini, perché in esso viene analizzata l'evoluzione del settore dei trasporti (merci e passeggeri) e i suoi impatti sull'ambiente a partire dal 2000, compresi gli effetti della recessione economica nel 2008. Vi si conclude che una decarbonizzazione del settore dei trasporti è fondamentale, ma richiede non solo soluzioni tecnologiche ma anche politiche che stimolino cambiamenti comportamentali significativi, tra cui la corretta tariffazione delle "esternalità" dei trasporti e approcci di pianificazione che incentivino l'uso di mezzi di trasporto sostenibili, tutte "leve" attualmente ancora molto deboli. Su questi fronti si è assistito, negli anni immediatamente antecedenti la pandemia, ad una maggiore sensibilità da parte dell'opinione pubblica, con una presa di coscienza maggiore nei confronti delle tematiche della "sostenibilità"; le criticità e le grosse ripercussioni economiche indotte dalla situazione sanitaria hanno,

in buona parte, offuscato questa tendenza, ma, se la situazione evolverà verso una risoluzione dello stato di emergenza, si ritiene che questa sensibilità torni a crescere, sia da parte delle persone singole, come pure nella classe politica.

Le emissioni di gas serra prodotte dai trasporti sono infatti aumentate significativamente dal 1990, determinando ormai nette modificazioni climatiche. Si consideri che, nel 2013, il trasporto ha rappresentato quasi un quarto del totale delle emissioni di gas serra dell'UE (un quinto se si escludono l'aviazione internazionale e le emissioni marittime). Le autovetture private corrispondono, infine, a quasi il 45% delle emissioni del settore dei trasporti. A questa percentuale bisogna aggiungere un ulteriore 20% rappresentato dai veicoli pesanti. Nel 2019, Il settore dei trasporti è risultato responsabile del 30% delle emissioni totali di CO_2 in Europa, di cui il 72% viene prodotto dal solo trasporto stradale. Nel tentativo di limitare tali emissioni l'UE ha stabilito l'obiettivo di ridurre entro il 2030 le emissioni dei trasporti del 60% rispetto ai livelli del 1990, obiettivo molto ambizioso, ma definito e condiviso dagli Stati Membri.

Nel campo della trazione, le emissioni legate ai trasporti, di tre importanti inquinanti atmosferici SOx, NOx e PM sono comunque diminuiti dal 2000. Tuttavia, in particolare per il NOx delle automobili diesel, ma anche per la CO2, vi è una differenza crescente tra misurazioni delle emissioni 'ufficiali', rispetto alle emissioni veramente misurate. Una realtà mostrata in tutta evidenza dallo scandalo Volkswagen di qualche anno fa – e, non si può non pensare, estensibile anche ad altre case produttrici – e che desta parecchia preoccupazione in seno all'Agenzia. Anche perché, tra il 2000 e il 2013, la quota di diesel sul totale dell'energia consumata per il trasporto su strada è aumentata notevolmente, a causa degli incentivi finanziari da parte di molti governi europei, finalizzati ad incoraggiare l'adozione di questo tipo di motori (la cosiddetta dieselization, di cui si parla da anni) e solo da poco si è pensato di agire in modo inverso. Bisogna tenere ben presente che l'auto resta il mezzo di trasporto in assoluto dominante e ciò, anche se "green", aspetto peraltro ancora tutto da approfondire, poiché la cosiddetta "impronta ecologica" non si può fermare al solo sistema di propulsione, ma deve riguardare tutta la filiera.

La situazione ***aggiornata a livello Europeo*** è evidenziata nel ***Rapporto EEA (European Environmental Agency) "Verso un'Europa a inquinamento zero" del 2020***. I trasporti sono responsabili di circa il 45 % delle emissioni di ossidi di azoto (NOx) in Europa e di una percentuale significativa delle emissioni totali di altri inquinanti principali. Il traffico stradale costituisce la fonte di rumore ambientale più diffusa, con oltre 100 milioni di persone in Europa colpite da livelli nocivi. È però la produzione di energia che costituisce la principale fonte di emissioni di ossidi di zolfo (Sox) e una fonte significativa di emissioni di Nox ed è il riscaldamento domestico una fonte importante di inquinamento da polveri (53%). Il particolato (PM), il biossido di azoto (NO2) e l'ozono troposferico (O3) sono le sostanze inquinanti più dannose per la salute umana e per l'ambiente in Europa. Le principali fonti di questi inquinanti sono il trasporto stradale, il riscaldamento domestico, l'agricoltura e l'industria. Nelle città, in cui vivono circa tre europei su quattro, spesso il trasporto stradale è la principale fonte di inquinamento atmosferico, soprattutto perché le automobili emettono inquinanti a livello del suolo, vicino alle persone. In alcune parti d'Europa, la fonte più importante di inquinanti nocivi è rappresentata dal riscaldamento domestico a legna e carbone. Purtroppo, queste emissioni aumentano durante i mesi invernali, quando le condizioni meteorologiche spesso impediscono la dispersione degli inquinanti. Ciò che accomuna le fonti di inquinanti atmosferici è il profondo radicamento nei sistemi di mobilità, produzione e consumo di energia ed alimenti delle nostre società. Questi stessi sistemi

non sono solo le principali fonti di inquinanti atmosferici, ma anche le cause profonde dell'emergenza climatica e della rapida perdita di biodiversità.

Le modalità di spostamento di persone e merci, di generazione di calore ed elettricità e di produzione e consumo degli alimenti sono, in molti modi, alla base dell'attuale stile di vita. Per questo motivo non è facile cambiare questi sistemi; è quindi necessario riconsiderare il modo in cui è stata costruita l'attuale società e il modo in cui si vive.

Venendo all'inquinamento acustico, poi, il rumore provocato dal traffico stradale (sia all'interno, sia al di fuori delle aree urbane), è ancora la più importante fonte di rumore ambientale nell'UE. Il 25% della popolazione europea vive in zone in cui il livello di rumore ambientale è considerato nocivo per la salute.

In questo scenario, sono numerose le ***direttive europee che sono state adottate per limitare l'inquinamento causato dal settore dei trasporti su strada***, fissando livelli di prestazione in materia di emissioni per diverse categorie di veicoli (automobili, veicoli commerciali leggeri, autocarri, autobus e motocicli), nonché disciplinando la qualità del carburante. Le attuali norme di emissione Euro 5 ed Euro 6 per le autovetture e i furgoni leggeri fissano limiti per una serie di inquinanti atmosferici, in particolare gli ossidi di azoto e il particolato. Gli Stati membri sono tenuti a negare l'omologazione, l'immatricolazione, la vendita e l'introduzione di veicoli (e dei relativi dispositivi di ricambio di controllo dell'inquinamento) che non rispettano i limiti in questione. Dal settembre 2017 è in uso un ciclo di test più realistico e per i nuovi modelli di autoveicoli sono previsti test relativi alle «emissioni reali di guida» e una serie di norme in materia di conformità in servizio.

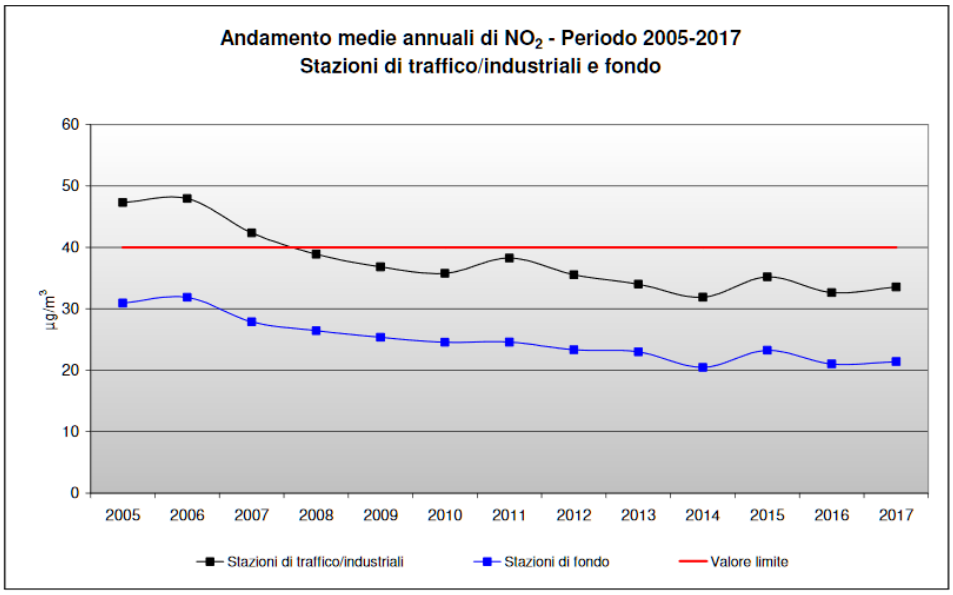
Norme analoghe sono in vigore per i veicoli pesanti. Il 1° settembre 2020 è entrato in vigore un regolamento del 2018 relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato dei veicoli a motore il cui intento è aumentare la qualità e l'indipendenza dei servizi tecnici e verificare se i veicoli già in circolazione sono conformi ai requisiti. Con riferimento al contenimento delle emissioni di CO_2 dei veicoli industriali il Regolamento (UE) 2019/1242 prevede in particolare due livelli di riduzione, per il 2025 e il 2030, rispettivamente del 15% e del 30% rispetto al valore medio del 2019, anno in cui tutti i produttori europei di veicoli pesanti hanno utilizzato lo stesso strumento di calcolo (il software VECTO) per dichiarare e documentare le emissioni di CO_2 di un'ampia gamma di autocarri. Si tratta di target ambiziosi, e per raggiungerli è indispensabile migliorare la distribuzione delle stazioni di rifornimento di CNG e GNL, investire sulle infrastrutture per l'elettromobilità dei camion (in particolare, sui punti di ricarica ad alta potenza per quelli a lungo raggio), rinnovare il parco, favorire lo sviluppo di carburanti sostenibili, nonché potenziare i sistemi di informazione e gestione del traffico. Il Regolamento UE2019/2144 contiene invece nuove disposizioni legislative applicabili per l'omologazione dei veicoli industriali in riferimento ai temi della sicurezza (nuovo GSR). Sono tutti nuovi requisiti che determineranno un miglioramento nelle caratteristiche di questa modalità di trasporto, rendendola più sostenibile e più adatta a fornire risposte alle attuali aspettative. Ciò rappresenta un fattore tendente a confermare la presenza del traffico pesante sulla rete di trasporto.

Nel seguito si riportano alcuni ulteriori dati relativi agli effetti ambientali che evidenziano delle tendenze suscettibili di influenzare i mercati legati al trasporto individuale. Il grafico seguente mostra gli andamenti nella Regione Veneto nel periodo ***2005-2017***, ottenuti calcolando per ogni anno un valore medio per le stazioni di tipologia fondo (urbano, suburbano e rurale) e per quelle di tipologia traffico/industriale facenti parte del ***programma di valutazione dell'ARPAV***. Tali andamenti sono stati confrontati con il valore limite

annuale per il biossido di azoto. Dal 2007 in poi si osserva, in coerenza con quanto già sopra evidenziato, una progressiva riduzione delle concentrazioni medie di NO2 sostanzialmente concorde per le due tipologie di stazione. Si può osservare che esiste una differenza costante negli anni tra il livello di concentrazione del biossido di azoto delle stazioni di fondo e quello di traffico/industriali. Le variazioni delle medie registrate negli anni dal 2013 al 2017 sono in larga parte da attribuire alle condizioni meteorologiche più o meno dispersive dell'anno preso in considerazione.

Gli ossidi di azoto NOx, prodotti dalle reazioni di combustione principalmente da sorgenti industriali, da traffico e da riscaldamento, costituiscono un parametro da tenere sotto stretto controllo per la tutela della salute umana, soprattutto in corrispondenza alle stazioni di traffico.

L'analisi, molto dettagliata e approfondita, condotta da ARPAV con riferimento all'anno 2017, ha portato a concludere che, per quanto negli ultimi anni si sia registrata una riduzione delle emissioni di buona parte degli inquinanti atmosferici, la qualità dell'aria del Bacino Padano risulta ancora critica, specialmente in relazione alle polveri sottili, rendendo necessari ulteriori sforzi per la riduzione delle emissioni.



Medie annuali di biossido di azoto nelle stazioni di tipologia traffico/industriale e di fondo, durante il periodo 2005-2017, calcolate nella Regione Veneto (dati ARPAV)

Queste ***tendenze sono sostanzialmente rimaste invariate negli anni 2018 e 2019, presentando aspetti marcatamente evidenti dopo i primi mesi del 2020***, come già richiamato.

Con riferimento alla ***fine del 2020***, vale la pena riportare le evidenze che seguono.

In Friuli Venezia Giulia, con il decreto del presidente Conte del 3 novembre 2020 (quello che introduceva coprifuoco e suddivisione del Paese in fasce di rischio, le "zone") le abitudini delle persone sono cambiate. Si sono evidenziati meno spostamenti verso bar, ristoranti e centri commerciali, luoghi, sostanzialmente deputati al tempo libero. E, al contrario, si è registrato un aumento (anche se meno marcato rispetto ad altre parti d'Italia) dei flussi in direzione dei centri residenziali, per la classica visita a genitori, figli, zii, nonni, amici. Queste evidenze sono state elaborate da Google, che ha stilato nel mese di novembre 2020, un dettagliato report basato sul sistema di tracciamento di cui è dotato ogni cellulare che sfrutta i servizi di Mountain View. Così i tabulati di Google hanno permesso di mappare gli spostamenti delle persone in Regione Friuli Venezia

Giulia e l'evoluzione nella fase contraddistinta dal varo del suddetto Dpcm. Confrontando il dato relativo al periodo dal 27 settembre al 15 novembre con il valore medio degli spostamenti in una delle cinque settimane pre epoca COVID, dal 3 gennaio al 6 febbraio, e senza prendere in considerazione le misure ulteriormente inasprite dal 15 novembre, quando il Friuli Venezia Giulia è entrato in zona arancione, si sono manifestate significative modificazioni.

In questo lasso di tempo si è registrato un vero e proprio crollo delle presenze nei centri commerciali, nei bar e nei ristoranti, con un calo del 77% rispetto al periodo antecedente all'inizio della situazione d'emergenza dello scorso inverno. Ma le raccomandazioni del governo sul limitare gli spostamenti non necessari ha contribuito a ridurre anche gli spostamenti relativi a luoghi come supermercati, magazzini per prodotti alimentari, mercati agricoli, negozi di specialità gastronomiche, parafarmacie e farmacie.



Una netta diminuzione si è avuta anche nelle presenze presso le stazioni di bus e treni (-50%), mentre sono risultati in aumento (+17%) gli spostamenti verso le zone residenziali.

Anche analizzando la sola Provincia di Udine, i dati sono sostanzialmente in linea con i precedenti, dove la presenza di grandi superfici commerciali ha probabilmente contribuito a peggiorare ulteriormente lo scarto relativo agli spostamenti verso ipermercati, bar e ristoranti (-81%). Più marcato è emerso anche il decremento delle presenze censite nei pressi delle stazioni di bus e treni (-53%).

In Provincia di Pordenone la situazione è risultata analoga con un minor impatto sugli spostamenti verso i parchi e giardini pubblici, tenuto conto che questa è una provincia tra le più verdi d'Italia anche secondo i dati di Legambiente, per cui si è avuta una riduzione inferiore delle presenze nelle aree aperte (-19**%**, mentre in Friuli Venezia Giulia la media è risultata del -33%).

In Regione, in generale, il traffico verso i posti di lavoro è calato del 30% ("merito" dello smart working), mentre i transiti dalle stazioni si sono ridotti, nello stesso periodo, del 40%.

Provincia di Udine



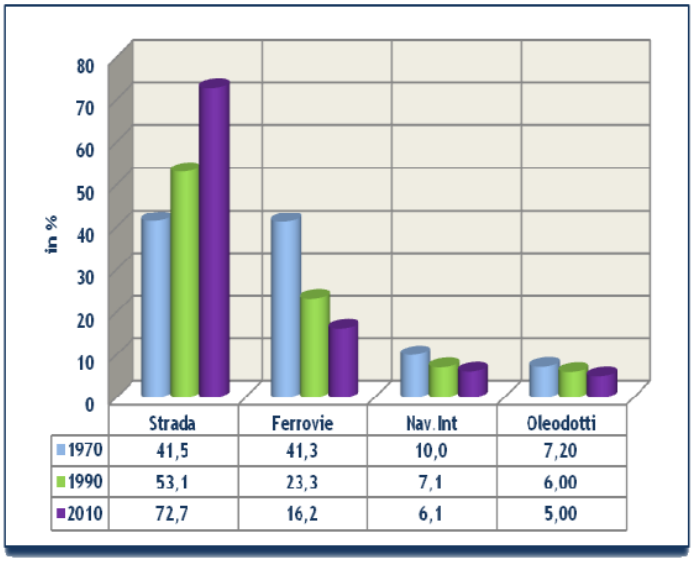
Provincia di Pordenone



Passando al comparto del ***traffico delle merci***, il volume delle quantità trasportate, è aumentato notevolmente dagli anni novanta, nonostante la riduzione dopo la recessione economica del 2008. Questo aumento ha interessato in gran parte il trasporto su strada, che nel 2013 costituiva il 49 % del traffico merci dell'UE, e in misura minore il trasporto marittimo e ferroviario. Nel 2018, ancora una volta, la modalità stradale continua ad essere la preferita in UE: gli autocarri trasportano il 73% (in Italia oltre l'80%) delle merci movimentate su terra, confermando che l'autotrasporto ha un posto importante tra le attività

economiche che contribuiscono alla crescita dell'Unione - e del Paese, se ci riferiamo all'Italia - impiegando oltre 3,15 milioni di addetti (in Italia 332.000) (dati ANFIA – Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica).

Di fatto, guardando alla storia degli ultimi 40 anni e anche i dati dal 2018 al 2020 riportati in quanto precede, risulta difficile pensare che il tanto auspicato trasferimento del trasporto merci dalla strada alla rotaia possa davvero realizzarsi in misura tale da invertire le tendenze. Sarebbe già significativo se la ripartizione modale si mantenesse sulle quote attuali, senza ulteriori guadagni della strada. Infatti, per incrementare di un punto la quota della ferrovia, bisognerebbe che per qualche anno si dimezzasse il trasporto su strada, cosa pressoché impossibile oltre che non auspicabile.



	Strada	Ferrovie	Nav. Int	Oleodotti
1970	41,5	41,3	10,0	7,20
1990	53,1	23,3	7,1	6,00
2010	72,7	16,2	6,1	5,00

Evoluzione del traffico merci interno in % in area UE28, dal 1970 al 2010 - dati Eurostat

Come evidenziato in Premessa e dai dati sopra riportati, ***questo comparto ha subito una relativamente limitata contrazione anche nel corso della pandemia***, per le motivazioni legate sia all'***internazionalizzazione dei mercati***, che è sempre in crescita, sia alle ***esigenze distributive***, che sono notevolmente incrementate, anche rispetto ad un fenomeno già presente. Al momento e per gestire questo fenomeno in ambito urbano, è in corso la ricerca di sistemi di razionalizzazione e controllo della distribuzione capillare nelle aree urbanizzate, che va opportunamente gestita, in modo da non compromettere, ora per colpa di questo fattore, una qualità della vita che si sta faticosamente promuovendo con progetti di recupero urbano e di valorizzazione.

Ritornando ai fattori che hanno influenzato il trasporto merci negli ultimi anni, il ruolo della crisi economica 2008 - 2010 è stato senz'altro forte, testimoniato da un calo della domanda, rilevabile con chiarezza anche nelle analisi dei flussi sulla rete delle connessioni viarie della Regione Friuli Venezia Giulia. La ripresa sostanzialmente limitata ha fatto sì che i volumi siano rimasti pressoché stabili fino al 2013, anno nel quale il traffico merci è aumentato, occasionalmente, del 7,3% rispetto al 2000. Nel 2014 e nel 2015 si è constatato un leggero incremento, mentre dal 2017 al 2019 i tassi di crescita hanno raggiunto praticamente quelli registrati negli anni antecedenti la crisi, riportando i volumi ai valori precedenti. In particolare, nell'esercizio 2017-2018 di Autovie Venete S.p.A. – gestore attuale della rete – i veicoli effettivi del traffico pesante sono risultati ancora in crescita, con la classe 5, che è quella più rappresentata, che ha registrato un aumento del

7,3%. Nel 2018 si è evidenziata sia la contrazione del traffico leggero, che il modesto incremento di quello pesante. Nel 2018 il traffico merci su strada in UE rallenta infatti la sua crescita, con un volume di 1.925 miliardi di tkm (+0,2% sul 2017 e +12% sul 2014) e quasi 15 miliardi di tonnellate movimentate (+1,2% sul 2017 e +6% sul 2014) (dati ANFIA).

I fattori che determinano l'evoluzione del trasporto merci vanno peraltro ricercati anche nell'***accentuata competizione*** avviata con l'apertura delle frontiere e proseguita con l'intensificarsi degli scambi commerciali transfrontalieri e nei crescenti costi di esercizio delle imprese dovuti, in primo luogo, all'incremento dei prezzi dei carburanti e poi dei costi di utilizzo dei veicoli. Si è pertanto venuto a creare uno scenario di estrema competitività, in cui il trasporto merci su strada deve ancora riposizionarsi.

D'altro canto, la ***forte crescita dell'e-commerce*** registrata negli ultimi anni e alla quale la situazione sanitaria di emergenza del 2020 ha dato forte impulso, sta determinando una nuova spinta verso l'incremento del trasporto merci su gomma e ciò per soddisfare una distribuzione capillare verso i nuovi consumatori dell'on-line, che trovano sempre maggiore convenienza negli acquisti di questo tipo. Secondo le indagini Eurostat, in UE il 90% delle famiglie ha un accesso a internet (in Italia l'85%) e l'88% delle persone ha usato internet nel 2019. Sale la percentuale di uso di internet, mentre si è in movimento (fuori casa o al lavoro). Lo shopping online è molto popolare nell'UE. La percentuale di individui, che hanno effettuato ordini/acquisti di beni e/o servizi online nel 2019, sale al 63%.

In Italia, la percentuale degli utilizzatori di internet è del 78% (era del 58% nel 2012 e del 41% nel 2007) e quella dei cittadini che hanno fatto acquisti è del 38%. Secondo le rilevazioni Eurostat, nel 2019, in UE, gli acquisti online hanno riguardato il 63% degli individui (in Italia il 38%). Nel periodo 2008-2018, la percentuale di imprese che, in UE, hanno avuto vendite online è aumentata dal 13% al 20%.

Questo fattore ha già evidenziando effetti non trascurabili sia a livello autostradale, che a livello urbano. Il commercio elettronico, con il moltiplicarsi delle piccole consegne punto-punto, ha una valenza particolarmente importante sull'organizzazione della logistica e dei trasporti, in particolare sulla distribuzione dell'ultimo miglio e sulle modalità di consegna. La consegna a domicilio (*home delivery*), che caratterizza la distribuzione dei prodotti acquistati on line, rappresenta la principale modalità di consegna ed è effettuata utilizzando principalmente la rete dei corrieri.

Ottimizzare la distribuzione urbana delle merci (punti di ritiro e spedizioni, colli modulari, consegne notturne ai punti vendita), migliorare l'efficienza nel trasporto (furgoni a basse emissioni o elettrici, noleggio veicoli elettrici, cargo bike, intermodalità, corsie preferenziali) e ridurre l'impatto ambientale, sono fattori fondamentali per migliorare le richieste del mercato e ridurre costi e inefficienze, quali bassi tassi di riempimento dei mezzi, viaggi a vuoto, anzianità e qualità dei veicoli – anche se con grosse differenze tra una filiera e l'altra –: l'*e-commer*ce è considerato un fattore di sviluppo e crescita della *city logistics*. Anche la crescente tendenza a non fare magazzino, da parte dei punti vendita, determina, per contro, una movimentazione non sistematica che però, all'occorrenza, deve essere prontamente soddisfatta. Da ciò l'aumento delle imprese di recapito, spesso costrette ad accettare condizioni di lavoro molto pesanti, data la tipologia della domanda e la forte concorrenza.

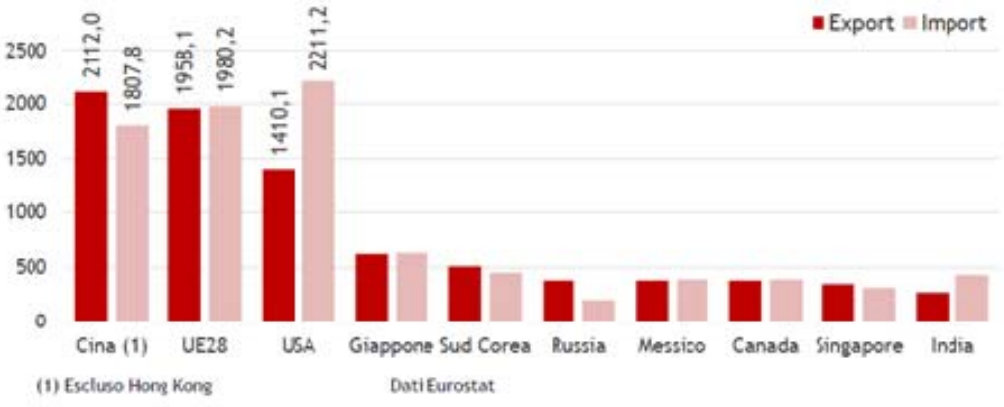
Vi sono però anche ***realtà molto ben strutturate, che hanno già investito in modo significativo nel nostro Paese***, creando migliaia di nuovi posti di lavoro a tempo indeterminato (Amazon, ad esempio, ha investito oltre 5.8 miliardi di euro creando oltre 6.900 nuovi posti di lavoro a tempo indeterminato a cui si

sono aggiunti altri 1.600 posti di lavoro nel 2020, raggiungendo un totale di oltre 8.500 dipendenti impiegati in oltre 25 siti in tutto il Paese). È interessante che si stiano aprendo anche centri di distribuzione urbani, per ora nelle città di maggiore dimensione, ma presto anche in quelle minori, in quanto si è compresa l'importanza di questo elemento all'interno dei PUMS (Piani Urbani della Mobilità Sostenibile). Queste aziende di grande dimensione supportano anche gli imprenditori e chiunque intenda avviare un'attività in proprio, digitalizzare un'attività già esistente, oppure espandere il proprio business attraverso vari programmi: utilizzando la struttura per la vendita o affidandosi alla rete logistica per lo stoccaggio e la consegna dei prodotti.

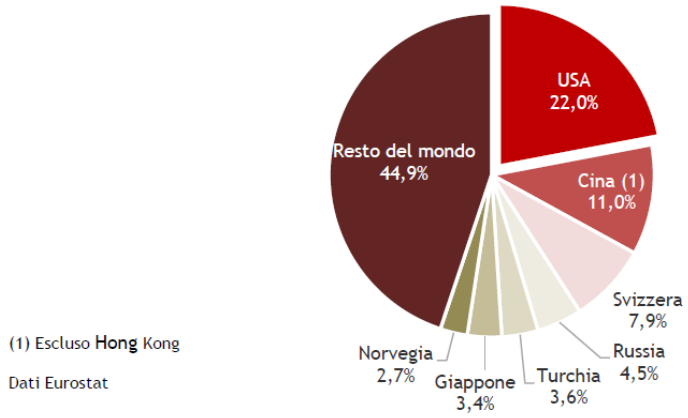
Logistica, veicoli innovativi e cooperativi, infrastrutture intelligenti sono termini che sempre più spesso ricorrono quando si parla di questo settore. A questo proposito, si stanno anche delineando soluzioni per certi aspetti discutibili e forse non determinanti, ma che potrebbero evolvere anche in modo da influenzare, nel futuro, la distribuzione; in particolare si intende fare riferimento all'uso di droni. È una possibilità ancora in nuce e ovviamente tutta da normare, ma potrebbe contribuire ad alleggerire le strade, anche se a scapito dei cieli.

Ancora alcuni elementi si possono richiamare ***in materia di scambi di beni e servizi e del ruolo della strada.*** Il commercio mondiale di beni e servizi è cresciuto del 5,7% nel 2017, mentre nel 2018 si è assistito ad un rallentamento degli scambi, che è peggiorato nel 2019, a causa delle forti tensioni commerciali innescate soprattutto dagli USA verso la Cina, in parte estese ad altre aree del mondo, che hanno determinato le contromisure dei Paesi colpiti dai dazi americani. Secondo il IFM, il commercio mondiale è cresciuto del 3,8% nel 2018 e solo dello 0,9% nel 2019. Le previsioni per il 2020 e 2021, antecedenti l'emergenza mondiale COVID-19, stimavano crescite rispettivamente a +2,9% e + 3,7%, che sono state riviste dal IFM ad aprile 2020, a -11% per il 2020 e a +8,4% per il 2021. Secondo le rilevazioni Eurostat, nel 2018, UE, Stati Uniti e Cina hanno rappresentato il 45% degli scambi mondiali di merci (import+export). Macchinari e veicoli sono stati i beni più scambiati nel 2018 per UE, Stati Uniti e Cina.

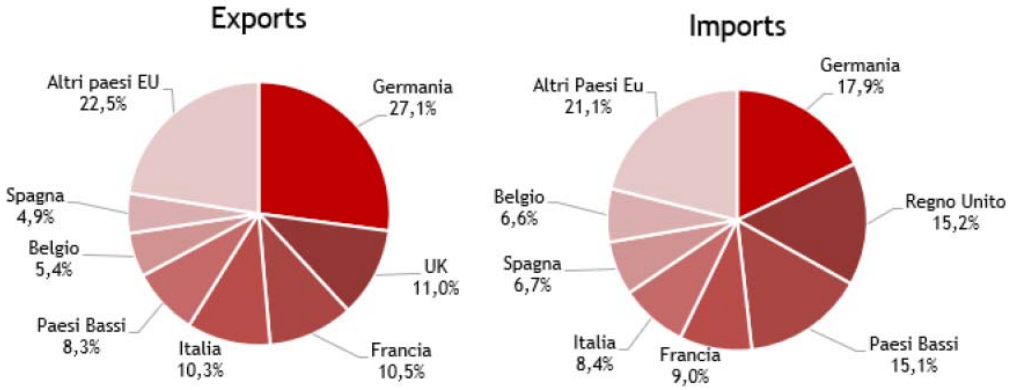
Considerando i flussi di esportazioni e importazioni, l'UE28 ha avuto la seconda quota maggiore di esportazioni e importazioni globali di merci nel 2018, equivalenti al 15,6% dell'export mondiale, quota che è stata superata nel 2014 per la prima volta da quella delle esportazioni della Cina (16,2% nel 2014, salita al 16,9% nel 2018), ma ancora davanti agli Stati Uniti (11,3%). Nel 2018 gli Stati Uniti avevano una quota maggiore delle importazioni mondiali (17,0%) rispetto all'UE28 (15,2%) o alla Cina (13,9%).



Commercio mondiale di beni nel 2018 – miliardi di euro



Principali mercati di destinazione, nel 2019, per i Paesi UE28



Principali scambi extra-UE, nel 2019, per i Paesi UE28

Complessivamente, nel 2019, il 45% delle importazioni dell'UE proviene dai paesi asiatici, mentre gli altri paesi europei rappresentavano il 24% e il Nord America il 17%. La destinazione principale per le esportazioni dell'UE nel 2019 è stata l'Asia con il 35% di quota, seguita dal Nord America (26%) e da altri paesi europei (24%). L'UE ha registrato un deficit considerevole negli scambi con i paesi asiatici (-217 miliardi di euro), mentre il surplus maggiore è registrato negli scambi con il Nord America (+177 miliardi di euro). Tra gli Stati membri dell'UE, la Germania ha di gran lunga la quota più elevata di scambi extra UE28. I successivi tre maggiori esportatori, Regno Unito, Francia e Italia, sono rimasti gli stessi del 2017, mentre il Regno Unito, i Paesi Bassi, la Francia e l'Italia hanno seguito la Germania come maggiori importatori di merci da paesi terzi. La quota relativamente elevata per i Paesi Bassi si spiega, in parte, con la notevole quantità di merci che confluiscono nell'UE attraverso Rotterdam, che è il principale porto marittimo dell'UE e, in questo senso, va osservata l'importanza anche degli scali portuali del Friuli Venezia Giulia in ambito Italiano. A questo proposito si tenga presente che, sempre nel 2019, che è l'anno ancora non influenzato dagli scossoni della

pandemia, il trasporto marittimo ha movimentato un po' più della metà di tutte le merci scambiate tra l'UE28 e il resto del mondo. In valore, il 45,3% delle merci destinate ai Paesi extra UE è stato trasportato via mare e il 58% delle merci importate che, tradotto in quantità, significa che via mare è stato trasportato l'80% delle merci verso i Paesi terzi e importato il 75%.

L'importanza del mercato interno dell'UE è sottolineata dal fatto che gli scambi di merci (esportazioni e importazioni) sono superiori agli scambi extra-UE (esportazioni e importazioni) per ciascuno Stato membro dell'UE. La percentuale di scambi totali di merci rappresentata dai flussi all'interno e all'esterno dell'UE varia notevolmente tra gli Stati membri, riflettendo in una certa misura i legami storici e la posizione geografica.

Un aspetto rilevante per la specifica area geografica cui il presente studio si riferisce, è che, nell'ultimo decennio, ***il traffico europeo delle merci, in termini di volumi trasportati (t/km) e in rapporto alla popolazione, ha visto il proprio baricentro spostarsi verso oriente*** (Polonia, Repubbliche Baltiche, Repubblica Ceca, Slovenia, Croazia). Ciò spiega il ***forte coinvolgimento del sistema infrastrutturale del Friuli Venezia Giulia e, in particolare, della rete autostradale***. L'asse di trasporto est-ovest che attraversa il Nord Est Italiano ed in particolare la Regione Friuli Venezia Giulia mantiene infatti un'innegabile importanza e ciò solo parzialmente a motivo della domanda di mobilità locale, bensì in larga misura a supporto della mobilità di lungo raggio.

In questo scenario, ***l'Italia evidenzia purtroppo ancora una "marginalità geografica" e per le caratteristiche strutturali del suo sistema di trasporti***, rischia di non reggere la concorrenza sul mercato europeo, e di essere tagliata fuori dalla crescita e dallo sviluppo. A questo proposito va anche fatto cenno alla situazione politica instauratasi ormai da diversi anni, che ha fatto assistere ad un susseguirsi di previsioni economiche spesso troppo ottimistiche che, per contro, rischiano di instillare sfiducia nei cittadini e quindi tendenza alla recessione. È ben vero che si sviluppano, ciononostante, ancora nuove e lodevoli iniziative imprenditoriali, ma è anche vero che le difficoltà burocratiche e la complessità oggettiva del fare impresa è crescente in un Paese che fatica a trovare un equilibrio tra incentivazione dello sviluppo e controllo delle illegalità. Questo problematico connubio sembra minare alla base una solida e sana ripresa economica, per cui, negli anni a venire la "crescita" non potrà che essere molto contenuta.

Tra le problematiche che caratterizzano il settore dei trasporti italiano, vi è anche la ***scarsa efficienza logistica***. Secondo il monitoraggio internazionale effettuato dalla Banca Mondiale, l'Italia occupa, con riferimento all'anno ***2018***, il 19° posto della classifica (***Logistic Performance Index***), quindi in una posizione leggermente più avanzata rispetto agli anni precedenti, ma ancora al di sotto delle valutazioni date alla Germania (che occupa il primo posto), Svezia, Belgio, Austria, Olanda, Francia e Spagna, ma anche Giappone, Cina, Stati Uniti, Nuova Zelanda e diversi altri Paesi. L'indice Lpi, come ricorda un articolo di Trasporto Europa di gennaio 2019, ***confronta il comportamento e le opportunità della logistica di 160 Paesi del mondo***, identificando le aree dove si potrebbe agire per migliorare le prestazioni. L'indice Lpi è basato sull'analisi di sei parametri: efficienza della dogana e dei passaggi di confine; qualità dei trasporti e delle infrastrutture; facilità di organizzare spedizioni a prezzi competitivi; competenza e qualità dei servizi logistici; abilità di tracciare lo stato delle spedizioni; frequenza del rispetto dei tempi di consegna.

Le prestazioni dell'Italia sono tra le peggiori segnando un -29% nel periodo 2007-2016. Solo Polonia e Germania hanno fatto registrare un aumento delle tonnellate di merci trasportate su strada. Ancora in calo Italia (-41%, da quasi 1.500.000 a 885.451) e Francia (-24% da 2.258.028 a 1.714.292), mentre sono risaliti i

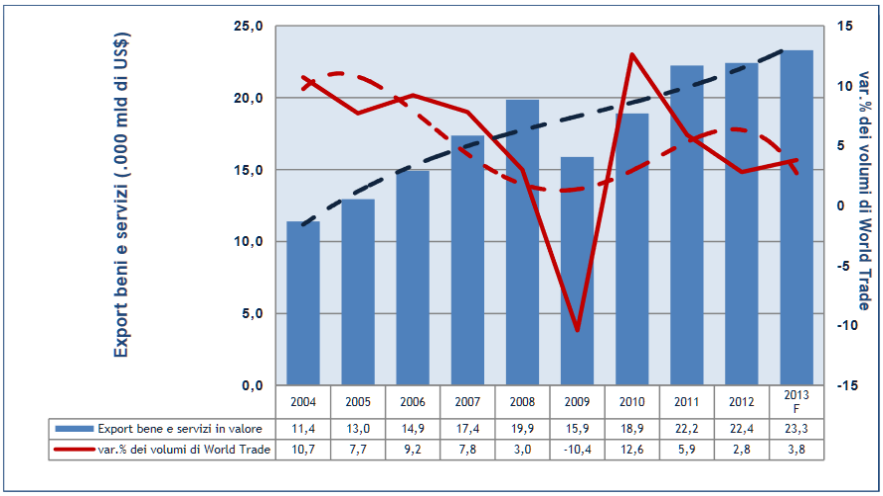
valori della Spagna. Il dato si riferisce al trasporto effettuato dai vettori immatricolati nei rispettivi Paesi (per esempio in Italia i vettori italiani che hanno trasportato merci sia in Italia, sia negli altri paesi dell'Unione Europea).

I singoli Paesi, quindi, pesano sul trasporto su strada in modo diverso. Germania (16%) e Polonia (18%) pesano 1/3 sul totale delle tonnellate per chilometri dell'UE (pari a 1.913 miliardi txkm) e quasi la metà sul totale degli otto Paesi in esame, mentre l'Italia pesa il 6%, però meno di un decennio fa era al 10%. La Francia è al 9%, la Spagna al 12%, la Gran Bretagna all'8%, la Romania la 3%, la Slovacchia al 2%, mentre il resto delle nazioni arriva al 26%.

I fattori più penalizzanti per l'Italia sono appunto le competenze logistiche e le infrastrutture, oltre alle inefficienze di carattere burocratico.

Le scelte effettuate dal dopoguerra a tutto il secolo trascorso non hanno infatti dato il sufficiente peso ad un buon sistema dei trasporti e della logistica. Oggi, le priorità nazionali per rendere più efficiente la logistica italiana sono molte. Come evidenziato da diversi studi e analisi di settore, commissionati sia da privati che dalla P.A. (a partire dal Piano della Logistica nelle sue diverse edizioni), è divenuto urgente e prioritario intervenire su questo fronte, tramite investimenti pubblici e privati, per il potenziamento delle infrastrutture e delle piattaforme logistiche verso l'Europa, verso l'Africa e l'Asia, non ultimo, per una radicale riorganizzazione del sistema delle imprese che operano in questo settore. A parte la crescente presenza di singole imprese di livello internazionale, nel settore della distribuzione – elemento citato in quanto precede - non si registrano tuttavia, su questo fronte, ancora elementi di radicale modifica delle tendenze in atto – pur a fronte di diverse programmazioni che si stanno elaborando, nell'area geografica della Regione Friuli Venezia Giulia, in particolare, con riferimento all'area portuale -, per cui è probabile che il trasporto su gomma, spesso svolto da piccole e medie imprese, sarà ancora un attore importante, nel breve e medio periodo, nella distribuzione e anche nel trasferimento di merci tra i molti poli produttivi disseminati sul territorio.

In termini globali, relativamente a tutte le modalità di trasporto, un'altra fonte informativa utile nell'analisi dell'importanza di quello su gomma in Europa e in Italia, viene dal valore del Commercio Estero Mondiale, ed in particolare dal volume delle esportazioni globali, utilizzando i ***dati pubblicati da WTO (World Trade Organization), IFM (International Monetary Fund), Eurostat e ITF (International Transport Forum)***.



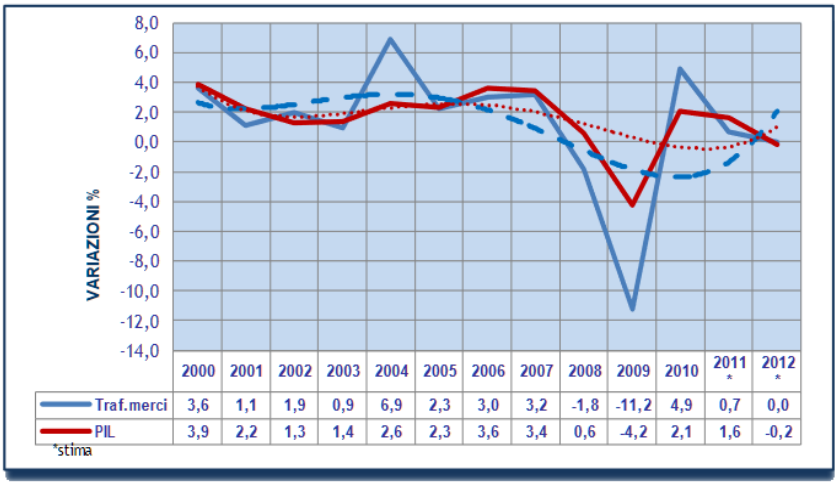
	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013 F
Export bene e servizi in valore	11,4	13,0	14,9	17,4	19,9	15,9	18,9	22,2	22,4	23,3
var.% dei volumi di World Trade	10,7	7,7	9,2	7,8	3,0	-10,4	12,6	5,9	2,8	3,8

Export mondiale di beni e servizi (in valore) e Commercio mondiale (var%) – dati IFM (International Monetary Fund), 2013

Dal grafico riportato, che visualizza la ***situazione fino al 2013***, è possibile osservare innanzitutto la brutale contrazione della variazione percentuale dei volumi di World Trade in corrispondenza della crisi che ha impresso un forte rallentamento nel 2008 – 2009, mentre poi si sono delineati valori di lento recupero. La riduzione di questo recupero dopo la crisi va peraltro attribuita alle difficoltà dell'economia mondiale per un certo numero di scossoni, tra cui la crisi dei debiti pubblici in Europa, protrattasi fino al 2013.

Fino a tutto il 2019, a scala locale del Nord Est Italiano, le imprese hanno ricominciato ad investire, ma con le difficoltà già prima sottolineate. In questo scenario si è innestato il problema della pandemia, che ha portato a significative contrazioni molti settori.

Prescindendo da questi ultimi drammatici eventi, alcuni dei tratti caratteristici relativi al trasporto merci in Europa sono ben tratteggiati nei ***rapporti Eurostat***, che li mette in relazione agli andamenti economici. Storicamente, il trasporto merci è andato progressivamente espandendosi fino al 2007, per poi subire la pesante battuta d'arresto nel 2009 a causa appunto della crisi globale. Nel 2010, si è registrata una prima ripresa, senza però recuperare le pesanti perdite dell'anno precedente, mentre nel 2011 e nel 2012 si è assistito ad un ulteriore rallentamento. Inoltre, se fino al 2007 il trasporto merci era cresciuto a tassi superiori al PIL, da quell'anno in poi la tendenza si è invertita, ed oggi, in media, la crescita avviene a ritmi inferiori.



	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011 *	2012 *
Traf.merci	3,6	1,1	1,9	0,9	6,9	2,3	3,0	3,2	-1,8	-11,2	4,9	0,7	0,0
PIL	3,9	2,2	1,3	1,4	2,6	2,3	3,6	3,4	0,6	-4,2	2,1	1,6	-0,2

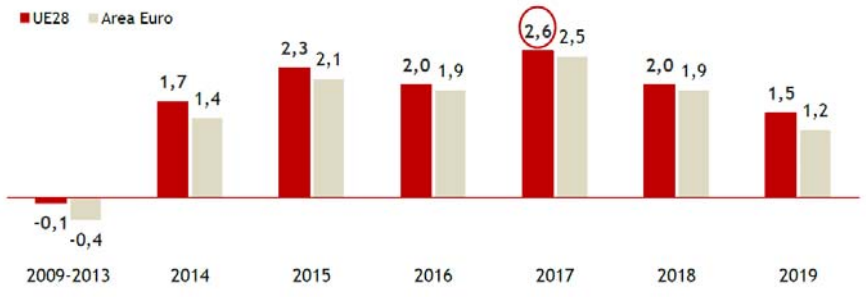
*stima

Volumi merci trasportate e PIL in area UE27 – dati Eurostat, 2013

Nel periodo 2007-2010, la Germania si conferma il primo Paese dell'UE per volumi di merci trasportate su strada (313,1 mld di t/km), seguito a distanza da Polonia e Spagna (oltre 210 mld t/km). La Polonia è il Paese che ha sperimentato la crescita maggiore, vicina al 40% in quel periodo contribuendo, insieme a Bulgaria, Slovenia e Repubblica Ceca, a spostare il baricentro del trasporto europeo verso oriente. Una rilevante eccezione è rappresentata dalla Romania che, negli stessi anni, ha visto ridursi il traffico merci di oltre il 55%. Nei principali Paesi europei, il trasporto di merci su strada è prevalentemente nazionale (pari o superiore al 70% del traffico totale). In rapporto alla popolazione, il volume di traffico merci più consistente, oltre che in Lussemburgo (171,5 milioni di Tkm per diecimila abitanti), si rileva in Slovenia, Lituania, Polonia, Finlandia e Slovacchia, tutti con valori superiori a 50 milioni di Tkm per diecimila abitanti.

Dopo il 2013, è iniziata una ripresa economica che e si è consolidata negli anni successivi, raggiungendo un picco nel 2017, a +2,6%, secondo le rilevazioni di Eurostat. Nel 2018 la crescita globale si è indebolita e le tensioni commerciali sono aumentate. Il rallentamento nel secondo semestre si è rivelato più pronunciato del

previsto e a fine anno la crescita si è fermata a +2,0%, in peggioramento nel 2019. Secondo le ultime stime di Eurostat, pubblicate ad aprile 2020, nel 2019 la crescita del prodotto interno lordo dell'Area Euro si è fermata a +1,2% e a +1,5% in UE28. Nel 2019, a livello mondiale, il Pil è cresciuto del 2,9%, la crescita più bassa dal 2009 e il commercio mondiale di beni e servizi è aumentato solo dello 0,9%.



Fonte: Eurostat, Aprile 2020

Variazioni % annuali del PIL nell'UE28 nel periodo 2009 - 2019

Nel 2019 l'economia europea ha dunque risentito del rallentamento del manufacturing globale e delle esportazioni. In UE28 la produzione industriale ha chiuso con una flessione dello 0,9% sul 2018. I cinque major markets europei hanno contribuito alla contrazione, in particolare Germania e Italia.

In relazione poi al parametro "lunghezza dei viaggi", si osserva, sempre dai rapporti Eurostat, che sulle brevi e medie distanze il trasporto continuerà ad essere effettuato in larga misura con autocarri, risultando praticamente imbattibile per flessibilità, velocità, possibilità di consegna "porta a porta" che, come si diceva, sta acquisendo nuovo impulso a seguito dell'incremento delle vendite on-line. Al di sotto dei 300 km, più della metà di tutte le merci, in termini di peso complessivo, transita sulla rete stradale con distanze inferiori a 50 km e più dei tre quarti con distanze inferiori a 150 km. Questo aspetto ha un peso particolare proprio nell'economia del Nord Est Italiano, che si fonda sulla presenza di un tessuto produttivo e di servizio diffuso sul territorio, in larga misura composto da aziende di piccola e molto piccola dimensione. Attualmente, hanno però assunto maggiore importanza, in un mercato globale, fattori come la "flessibilità" e la "penetrazione nei mercati internazionali", che si fondano sulle capacità delle imprese di acquisire clientela internazionale inserendosi in nicchie molto esclusive. Questi elementi modificano, per certi versi, la struttura territoriale, richiedendo la partecipazione delle attività economiche a reti organizzate in tema di logistica. L'equazione "casa – capannone – camion", che ha dominato nello sviluppo del Nord Est sta quindi evolvendo verso un sistema necessariamente più strutturato.

Sulle distanze più lunghe, invece, gioca il fatto che la multi modalità del trasporto merci non risulta spesso economicamente redditizia per gli spedizionieri. L'UE sta pertanto promuovendo soluzioni per decongestionare il traffico sviluppando corridoi merci specializzati, con bassi costi amministrativi e d'esercizio. Per trasferire, nelle lunghe distanze, volumi di merci su ferrovia, occorrono, oltre a tempi lunghi, anche investimenti cospicui, anche a motivo dell'esigenza di limitare gli impatti sui contesti urbanizzati, in particolare controllando l'inquinamento acustico. Le avversità al progetto TAV nel contesto italiano non depongono a favore di una tendenza ad impegnare grandi risorse in questo senso nel nostro Paese che, come già si è rilevato in quanto precede, rimane ancora indietro rispetto a queste logiche.

I porti marittimi, che possono rappresentare un'ottima soluzione per trasportare grandi volumi di merci sia all'interno dell'UE, sia verso il resto del mondo, richiedono altresì connessioni efficienti con l'entroterra, che spesso si caratterizzano per discontinuità e "colli di bottiglia" penalizzanti. L'obiettivo dell'UE per le distanze superiori ai 300 km rimane in ogni caso ambizioso, puntando a ridurre del 30% il trasporto di merci su gomma entro il 2030, e più del 50% entro il 2050, trasferendolo ad altri modi di trasporto (ferrovie o trasporto marittimo). Con riferimento alla Regione Friuli Venezia Giulia, si evincono significative penalità in quanto a connessioni ferroviarie alle spalle del sistema portuale, anche se, recentemente, diversi investitori importanti sono stati attratti verso questo sistema. Venendo meno la capacità di trasporto ferroviaria – che pure ha evidenziato alcuni segnali positivi, ad esempio con l'avvio recente di un servizio tra Trieste e l'Interporto pordenonese – è chiaro il ribaltamento che queste favorevoli iniziative sul piano economico locale potranno avere in termini soprattutto di traffico autostradale, che necessariamente si troverà a dover dare supporto alle relazioni da/per gli scali costieri.

Sempre all'interno dello scenario finalizzato ad inquadrare la situazione del trasporto merci su strada, è utile richiamare il ***Rapporto*** di ottobre ***2017*** di ***Confcommercio su "Analisi e previsioni per il trasporto merci in Italia"***, dal quale si evincono alcune valutazioni macroeconomiche basate sui rallentamenti della crescita delle attività economiche, sulle oscillazioni nei consumi e sull'entrata in terreno negativo della dinamica di alcune voci di investimento. D'altra parte, fuori dalle considerazioni congiunturali, anche in questo rapporto sono evidenziati i nodi irrisolti che frenano la crescita dell'economia italiana. Alto debito pubblico ed elevata pressione fiscale, eccesso di burocrazia e deficit logistici concorrono a tenere bassa la produttività sistemica del Paese, ben al di là delle questioni legate alla dimensione d'impresa e al modello di specializzazione produttiva.

In definitiva, confermando uno scenario globalmente molto competitivo, scosso da una serie di grandi e piccole crisi economiche e percorso da indirizzi strategici non di rado contrastanti e poco convincenti, si può tuttavia constatare che ancora emerge la supremazia delle economie avanzate, ma questo scenario potrebbe anche essere messo in discussione prima di quanto non ci si attendesse un tempo. Aumenta quindi l'urgenza di attuare una serie di interventi coordinati tra i quali rientra anche il potenziamento infrastrutturale, specialmente a supporto degli scambi interni alla zona UE, in modo che essi possano accrescerne la competitività nello scenario complessivo e garantire benessere futuro ai suoi abitanti.

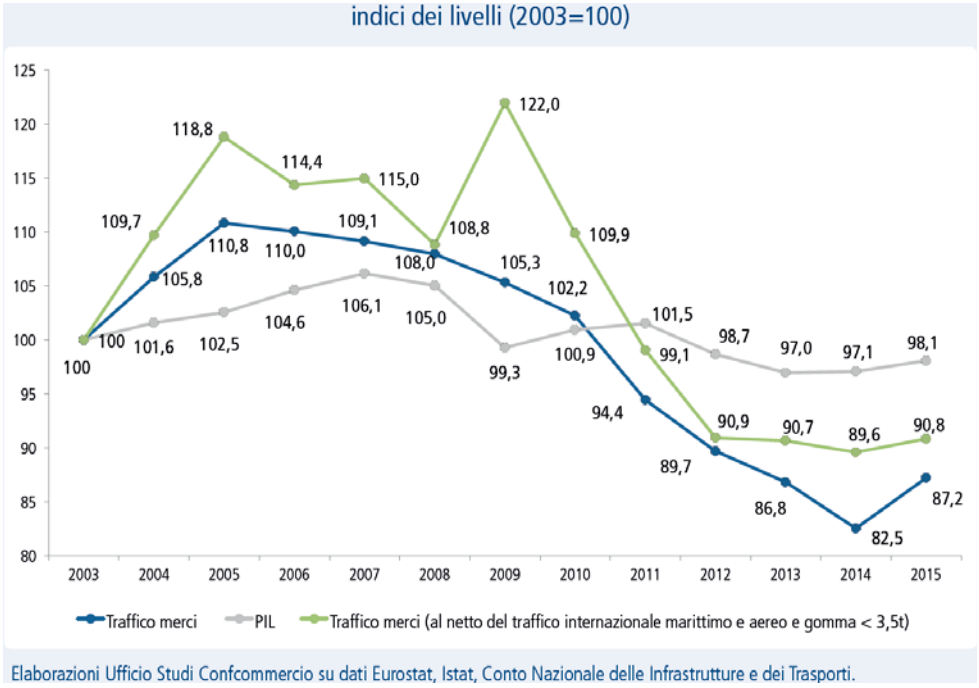
Si cita questo rapporto, in quanto è interessante osservare, come già sottolineato in precedenza, l'***evoluzione del traffico merci in Italia, in rapporto alle dinamiche del PIL e dell'attività manifatturiera***. Dal 2015 si manifestano segnali inequivocabili di ripresa del traffico merci, e gli spazi per un ri-accoppiamento (coupling) tra crescita del PIL e crescita della mobilità di merci sono ancora presenti. Il che ha un'implicazione anche "politica": per fare più PIL c'è bisogno certo di un migliore traffico di merci, ma in qualche misura c'è anche bisogno di maggiore traffico di merci. Sono peraltro i rapporti tra modalità – il mare che alimenta la gomma e la gomma che contro-alimenta il mare – a essere le nuove sfidanti questioni del sistema dei trasporti italiano. In questo rapporto si conferma il ruolo strategico della portualità nel quadro del rafforzamento del sistema trasportistico nazionale. I porti sono le valvole cardiache che garantiscono l'afflusso di beni nel Paese; se i porti offrono servizi efficaci ed efficienti il sistema funziona e i trasporti diventano il volano degli scambi commerciali; se ciò non avviene essi si trasformano in trombi e il sistema ne soffre. Questo è anche il senso di conteggiare il traffico marittimo internazionale per la parte che si sviluppa

nelle acque della piattaforma continentale. In secondo luogo, i camion e la ferrovia si stanno organizzando per assorbire il flusso di merce in entrata ed in uscita dai porti. Le recenti performance positive del trasporto ferroviario di merci testimoniano come fra l'altro tra gomma e ferro stia avvenendo non solo uno shift modale, ma anche una progressiva integrazione (trasporto non accompagnato e autostrada viaggiante). Le complessità di lettura nascono anche dal fatto che in questo sistema agiscono operatori dei trasporti nazionali ed esteri.

L'analisi riportata prende in considerazione il periodo 2003 – 2015 ed è interessante appunto per quanto riguarda il binomio economia – trasporti citato all'inizio del presente capitolo e per aver focalizzato alcuni fattori che possono aiutare a comprendere la complessa dinamica che si sta instaurando tra valenze economiche in un dato territorio e flussi di traffico pesante che su di esso si instaurano.

Un primo fattore riguarda il settore dell'autotrasporto italiano, per il quale si sono osservati elementi di criticità. Nel 2005, 36,9 miliardi di t-km in entrata e in uscita dall'Italia erano lavorate da autoveicoli immatricolati in Italia, 42,7 miliardi di tonnellate erano appannaggio di altri Paesi tradizionalmente forti nell'autotrasporto – tra cui Germania e Spagna – e i veicoli immatricolati nell'Est europeo coprivano il 15,5% della domanda. Già prima della crisi del 2008 i veicoli italiani perdevano rapidamente tonnellate e quote di mercato. Il fenomeno si è acuito durante la doppia recessione e non si è fermato neppure durante la timida ripresa del biennio 2014-2015. In termini di quote di mercato i veicoli italiani hanno perso 23 punti percentuali (passando dal 36,4% del 2005 al 13,4% del 2015), tutto a beneficio dei nuovi entranti che partendo dal 15,5% del traffico raggiungono nel 2015 una quota di mercato di oltre il 55%.

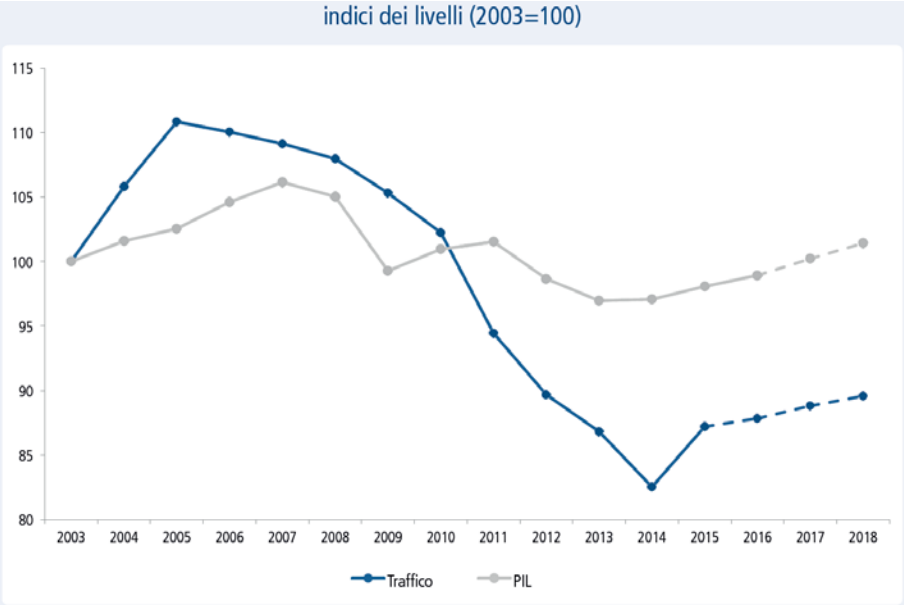
Un secondo importante fattore riguarda il cosiddetto decoupling tra le variazioni di intensità del PIL e del trasporto merci. PIL e trasporti sono variabili connesse tra loro, ma, poiché la crescita del trasporto può implicare in forma debole ad esternalità ambientali negative, tra ricercatori e politici è maturata l'idea che per permettere ad un Paese di esperire una crescita economica a ridotto impatto ambientale, sia necessaria la presenza di un tasso di crescita dell'economia più sostenuto rispetto al tasso di crescita del settore trasporti. Questo significa, in altre parole, indebolire (o eliminare) il legame tra crescita economica e crescita del traffico legato ai trasporti. L'indebolimento o la rottura di questo legame è stato definito decoupling (o disaccoppiamento). Il decoupling, nella versione più semplificata, si osserva quando la crescita del PIL è maggiore della variazione dei trasporti (decoupling debole); in particolare, se i trasporti crescono, ma ad un ritmo inferiore, significa che il legame tra le due variabili si è indebolito, mentre, se i trasporti diminuiscono e il PIL cresce, allora vi è stato un effettivo disaccoppiamento tra le due variabili (decoupling forte). Oggi si conferma la presenza di un disaccoppiamento debole, ossia variazioni del traffico e del PIL entrambe positive o entrambe negative, ma di intensità differenti.



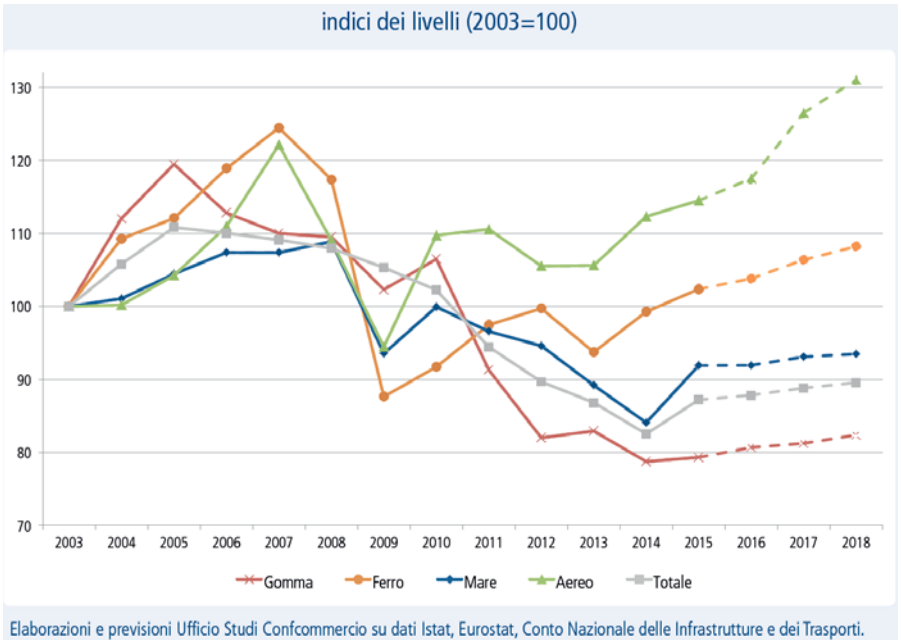
Rapporto tra PIL e traffico merci nel periodo 2003 – 2015

Questa ***dinamica*** potrebbe essere ***in parte spiegata dalle quote delle differenti industrie nel PIL*** e, soprattutto, dalla loro evoluzione. Infatti, negli ultimi decenni – e ancor più con la crisi economica del 2008 – le industrie ad alta intensità di trasporto – lavorazione dei materiali derivanti dall'industria estrattiva, industria manifatturiera in generale e settore delle costruzioni – hanno subito un brusco calo e così anche la loro quota nella composizione del PIL. Viceversa, la quota di servizi (caratterizzata da una bassa intensità di trasporto) è sempre più rilevante (nel 1995 costituiva il 67,6% circa del PIL, nel 2016 circa il 74,0%). La dinamica descritta porta ad una ***interdipendenza tra PIL e trasporti meno accentuata rispetto al passato***. Inoltre, negli ultimi anni alcune tipologie di merci – ad esempio i pacchi, la merce che viaggia in contenitori e i prodotti chimici – sono sempre più trasportate via mare e sempre meno su gomma, anche nei traffici nazionali; l'effetto sostituzione in parte spiega perché l'intensità di trasporto sembra diminuire più significativamente per la gomma che per il trasporto totale.

Le prospettive espresse nei grafici sotto riportati, per PIL e traffico merci pongono in evidenza come il trasporto agisca da input elastico rispetto al prodotto lordo, quanto meno nel medio termine: al crescere o, meglio, con riferimento agli anni successivi al 2010, al diminuire di questo, il primo crolla letteralmente, per poi tornare a crescere dal 2014, anno di punto minimo nel traffico di merci totale. Per gli anni 2015-2018, ad una modesta crescita del PIL, stimata all'epoca della stesura del rapporto nel +1,3% nel 2017 e nel +1,2% nel 2018, è accompagnata una modesta crescita del traffico totale di merci (+0,7% nel 2016, +1,1% nel 2017 e +0,8% nel 2018). Cosa che, in linea generale, è avvenuta.



Secondo il Rapporto, il trasporto con altri vettori è poi suscettibile di calmierare la crescita della modalità gomma:



Sulla base degli ultimi dati Eurostat disponibili, che riguardano il 2017, in ogni caso il trasporto su strada, in ambito UE28, si conferma come la modalità di trasporto più rilevante:

	Strada	Ferrovia	Nav.Int.	Oleodotti	Totale	Mare	Aereo	Totale
1995	1.289	388	122	115	1.914	930	2	2.846
2000	1.509	406	134	127	2.176	1.067	2	3.245
2005	1.755	416	139	138	2.448	1.161	2	3.611
2006	1.810	438	139	137	2.524	1.172	2	3.698
2007	1.876	452	146	128	2.602	1.148	2	3.753
2008	1.844	443	147	125	2.559	1.123	2	3.684
2009	1.660	364	133	122	2.279	1.011	2	3.292
2010	1.710	394	156	121	2.381	1.079	2	3.462
2011	1.699	422	142	118	2.381	1.104	2	3.488
2012	1.645	407	150	115	2.317	1.075	2	3.394
2013	1.671	407	153	112	2.343	1.089	2	3.434
2014	1.677	411	151	111	2.350	1.128	3	3.480
2015	1.720	415	147	114	2.396	1.110	3	3.510
2016	1.786	412	147	115	2.460	1.181	3	3.644
2017	1.870	421	147	114	2.552	1.176	3	3.731
var. % 1995-2017	*45,1%*	*8,5%*	*20,4%*	*-0,8%*	*33,3%*	*24,4%*	*49,0%*	*31,1%*
per anno	1,7%	0,4%	0,8%	0,0%	1,3%	1,1%	1,9%	1,2%
var. % 2000-2017	23,9%	3,7%	9,8%	-10,3%	17,3%	10,2%	21,7%	15,0%
per anno	1,3%	0,2%	0,5%	-0,6%	0,9%	0,6%	1,2%	0,8%
var. % 2017/2016	4,7%	2,2%	-0,2%	-1,0%	3,7%	-0,4%	1,3%	2,4%

Dati Eurostat

Nota- Il trasporto su strada rilevato è effettuato principalmente da veicoli con portata >3,5 tonnellate o con ptt >6 tonnellate. Il dato riporta il traffico su strada effettuato da vettori di qualsiasi paese in UE.

Traffico totale merci in miliardi tkm in ambito UE28

Anni	Strada	Ferrovia	Nav.Int.	Oleodotti	Totale	Mare	Aereo	Totale
1995	45,3	13,6	4,3	4,0	67,3	32,7	0,1	100,0
2000	46,5	12,5	4,1	3,9	67,1	32,9	0,1	100,0
2005	48,6	11,5	3,8	3,8	67,8	32,2	0,1	100,0
2006	48,9	11,8	3,8	3,7	68,3	31,7	0,1	100,0
2007	50,0	12,0	3,9	3,4	69,3	30,6	0,1	100,0
2008	50,1	12,0	4,0	3,4	69,5	30,5	0,1	100,0
2009	50,4	11,1	4,0	3,7	69,2	30,7	0,1	100,0
2010	49,4	11,4	4,5	3,5	68,8	31,2	0,1	100,0
2011	48,7	12,1	4,1	3,4	68,3	31,7	0,1	100,0
2012	48,5	12,0	4,4	3,4	68,3	31,7	0,1	100,0
2013	48,7	11,9	4,5	3,3	68,2	31,7	0,1	100,0
2014	48,2	11,8	4,3	3,2	67,5	32,4	0,1	100,0
2015	49,0	11,8	4,2	3,2	68,3	31,6	0,1	100,0
2016	49,0	11,3	4,0	3,2	67,5	32,4	0,1	100,0
2017	50,1	11,3	3,9	3,1	68,4	31,5	0,1	100,0

Elaborazioni ANFIA su dati Eurostat

Traffico totale merci in tkm, in ambito UE28 – Peso % per modalità di trasporto

Anni	Strada	Ferrovia	Nav.Int.	Oleodotti	Totale
1995	67,3	20,3	6,4	6,0	100,0
2000	69,4	18,7	6,2	5,8	100,0
2005	71,7	17,0	5,7	5,6	100,0
2006	71,7	17,4	5,5	5,4	100,0
2007	72,1	17,4	5,6	4,9	100,0
2008	72,1	17,3	5,7	4,9	100,0
2009	72,8	16,0	5,6	5,4	100,0
2010	71,8	16,5	6,6	5,1	100,0
2011	71,4	17,7	6,0	5,0	100,0
2012	71,0	17,6	6,5	5,0	100,0
2013	71,3	17,4	6,5	4,8	100,0
2014	71,4	17,5	6,4	4,7	100,0
2015	71,8	17,3	6,1	4,8	100,0
2016	72,6	16,7	6,0	4,7	100,0
2017	73,3	16,5	5,8	4,5	100,0

Elaborazioni ANFIA su dati Eurostat

Traffico totale merci in tkm, in ambito UE28 - Peso % per modalità (escluso mare e aereo)

Sulla base delle dichiarazioni di ogni Paese, il traffico merci su strada (in tkm) aumenta dello 0,2% nel 2018 rispetto al 2017, che già registrava un aumento del 4,7% sul 2016.

Nel 2018, tra i Paesi che hanno una grande industria di autotrasporto, il traffico in tkm registra incrementi tendenziali in Italia del 4,4%, in Spagna, Francia e Regno Unito del 3,4%, in Germania dell'1,2%, mentre in Polonia registra una flessione del 5,8% rispetto al 2017 dopo l'aumento del 15,3% sul 2016. Rispetto al 2014, secondo anno consecutivo di ripresa del traffico, il trasporto stradale risulta cresciuto dell'11,9% e solo sei Paesi hanno registrato volumi di traffico inferiori al 2014: Bulgaria, Danimarca, Estonia, Paesi Bassi, Portogallo e Rep. Ceca. Cipro, Grecia, Lituania e Romania registrano un incremento superiore al 50%, Slovenia e Croazia sopra il 30%.

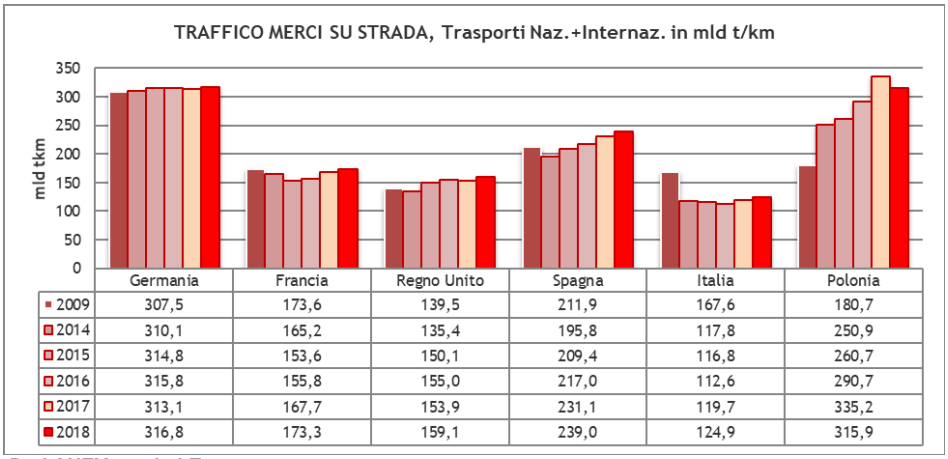
Trasporto performato dai vettori registrati nel Paese dichiarante

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	var% 18/17	var% 18/14	quota 2018
UE28	1.699,5	1.756,1	1.740,6	1.687,1	1.711,2	1.719,9	1.766,0	1.834,8	1.920,6	1.925,0	0,2	11,9	100,0
Austria	29,1	28,7	28,5	26,1	24,2	25,3	25,5	26,1	26,0	25,8	-0,8	2,0	1,3
Belgio	36,2	35,0	33,1	32,1	32,8	31,8	36,1	35,2	34,2	32,7	-4,5	2,8	1,7
Bulgaria	17,7	19,4	21,2	24,4	27,1	27,9	32,3	35,4	35,2	27,0	-23,3	-3,2	1,4
Cipro	1,0	1,1	0,9	0,9	0,6	0,5	0,6	0,7	0,8	0,9	8,0	65,8	0,0
Croazia	9,4	8,8	8,9	8,6	9,1	9,4	10,4	11,3	11,8	12,6	6,8	34,7	0,7
Danimarca	16,9	15,0	16,1	16,7	16,1	16,2	15,5	16,1	15,5	15,0	-3,3	-7,4	0,8
Estonia	5,3	5,6	5,9	5,8	6,0	6,3	6,3	6,7	6,2	5,8	-6,7	-8,5	0,3
Finlandia	27,8	29,5	26,9	25,5	24,4	23,4	24,5	26,8	28,0	28,3	1,4	21,1	1,5
Francia	173,6	182,2	185,7	172,4	171,5	165,2	153,6	155,8	167,7	173,3	3,4	4,9	9,0
Germania	307,5	313,1	323,8	307,0	305,7	310,1	314,8	315,8	313,1	316,8	1,2	2,1	16,5
Grecia	28,6	29,8	20,6	20,8	16,6	19,2	19,8	24,6	28,4	29,3	3,2	52,3	1,5
Irlanda	11,7	10,9	10,1	10,0	9,2	9,8	9,9	11,6	11,8	11,6	-2,0	19,0	0,6
Italia	167,6	175,8	142,8	124,0	127,2	117,8	116,8	112,6	119,7	124,9	4,4	6,0	6,5
Lettonia	8,1	10,6	12,1	12,2	12,8	13,7	14,7	14,2	15,0	15,0	0,2	9,7	0,8
Lituania	17,8	19,4	21,5	23,4	26,3	28,1	26,5	31,0	39,1	43,6	11,5	55,3	2,3
Lussemburgo	8,4	8,7	8,8	8,0	8,6	9,6	8,9	9,3	9,4	...	-	-	-
Paesi Bassi	72,7	76,8	75,5	70,1	72,1	72,3	68,9	67,8	67,5	68,6	1,5	-5,2	3,6
Polonia	180,7	202,3	207,7	222,3	247,6	250,9	260,7	290,7	335,2	315,9	-5,8	25,9	16,4
Portogallo	35,8	35,4	36,5	32,9	36,6	34,9	31,8	34,9	34,2	33,0	-3,6	-5,4	1,7
Regno Unito	139,5	146,7	148,7	150,9	139,7	135,4	150,1	155,0	153,9	159,1	3,4	17,5	8,3
Rep. Ceca	45,0	51,8	54,8	51,2	54,9	54,1	58,7	50,3	44,3	41,1	-7,2	-24,1	2,1
Romania	34,3	25,9	26,3	29,7	34,0	35,1	39,0	48,2	54,7	58,8	7,4	67,2	3,1
Slovacchia	27,7	27,6	29,2	29,7	30,1	31,4	33,5	36,1	35,4	35,6	0,5	13,5	1,8
Slovenia	14,8	15,9	16,4	15,9	15,9	16,3	17,9	18,7	20,8	22,2	6,8	36,6	1,2
Spagna	211,9	210,1	206,8	199,2	192,6	195,8	209,4	217,0	231,1	239,0	3,4	22,1	12,4
Svezia	35,0	36,3	36,9	33,5	33,5	42,0	41,5	42,7	41,9	43,5	3,9	3,6	2,3
Ungheria	35,4	33,7	34,5	33,7	35,8	37,5	38,4	40,0	39,7	37,9	-4,4	1,1	2,0

Dati Eurostat

Trasporto merci in UE28 espresso in tkm (dati rilevati da ciascun Paese)

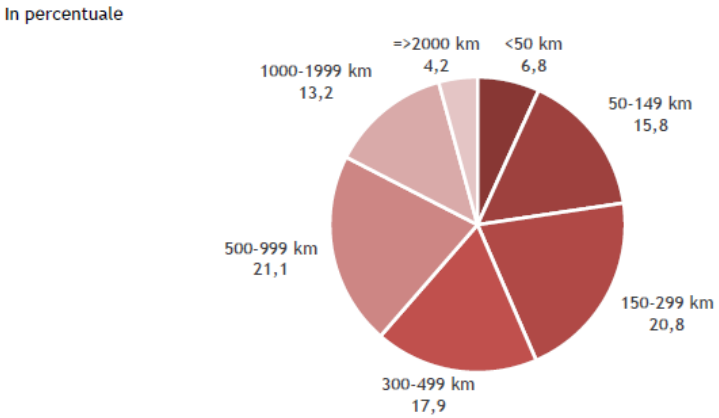
Sei Paesi dominano il traffico merci, misurato in tkm, in UE, nell'ordine: Germania, Polonia, Spagna, Francia, Regno Unito e Italia che, insieme, rappresentano il 69% del totale delle tkm trasportate su strada.



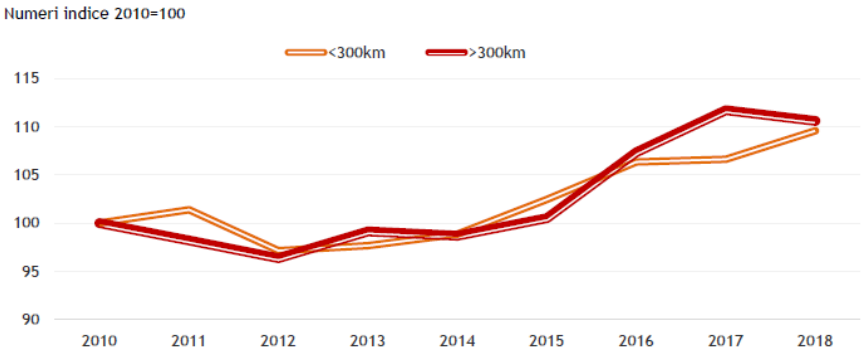
	Germania	Francia	Regno Unito	Spagna	Italia	Polonia
2009	307,5	173,6	139,5	211,9	167,6	180,7
2014	310,1	165,2	135,4	195,8	117,8	250,9
2015	314,8	153,6	150,1	209,4	116,8	260,7
2016	315,8	155,8	155,0	217,0	112,6	290,7
2017	313,1	167,7	153,9	231,1	119,7	335,2
2018	316,8	173,3	159,1	239,0	124,9	315,9

Dati ANFIA su dati Eurostat

Si riportano infine le statistiche ultime disponibili relativamente alle lunghezze dei viaggi.



Traffico merci su strada, tkm a seconda della distanza dei viaggi, nel 2018 e nei Paesi UE28 (dati ANFIA)

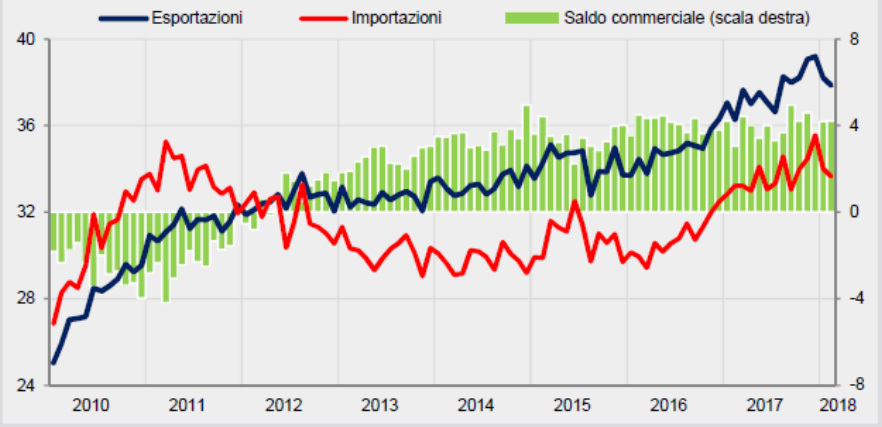


Evoluzione del trasporto in t/km secondo la distanza percorsa (dati ANFIA)

Sempre a supporto di un'analisi storicamente complessa, si riportano infine alcuni contenuti del **Rapporto annuale 2018 dell'ISTAT**, nel quale si evidenzia che:

"***Nel 2017 si consolida la fase espansiva dell'economia internazionale.*** *Il ritmo di crescita aumenta dal 3,2 al 3,8 per cento (+4,8 nei paesi emergenti, +2,3 nelle economie avanzate) e l'accelerazione della ripresa contribuisce alla risalita dei corsi delle materie prime (Tavola 1.1). Il volume degli scambi mondiali di beni, secondo i dati del Central Plan Bureau, segna in media d'anno un incremento del 4,6 per cento (dal +1,5 nel 2016), con una accelerazione diffusa sia nei paesi avanzati (+3,8 per cento, dal +1,6 del 2016) sia nelle economie emergenti (+5,7 per cento, dal +1,3).*
Negli Stati Uniti il tasso di crescita del Pil passa dall'1,5 al 2,3 per cento. I consumi continuano a fornire un apporto prevalente (1,9 punti percentuali) grazie agli effetti dell'andamento favorevole dell'occupazione e della dinamica salariale sui redditi delle famiglie. Gli investimenti privati offrono un contributo positivo di mezzo punto percentuale, mentre prosegue il decumulo delle scorte. Per effetto di una crescita in volume dell'import più vivace di quella dell'export, la domanda estera netta sottrae due decimi di punto alla dinamica del Pil. Il consolidamento del ciclo economico e la ripresa dell'inflazione al consumo (+2,1 per cento in media d'anno, dal +1,3 del 2016) hanno indotto la Federal Reserve a proseguire nell'azione di restrizione delle condizioni monetarie, operando tre rialzi di 0,25 punti percentuali dei tassi di riferimento a breve, che a dicembre hanno raggiunto l'1,5 per cento.

Figura 1.4 Esportazioni, importazioni e saldi della bilancia commerciale dell'Italia - Anni 2010- 2018
(dati mensili destagionalizzati, miliardi di euro)



Fonte: Istat, Statistiche sul commercio estero

Tra le economie emergenti, il Pil cresce del 6,9 per cento in Cina e del 6,7 in India.
Nella seconda parte dell'anno, la ripresa delle quotazioni delle materie prime ha favorito l'uscita dalla recessione dei paesi produttori (Russia +1,5 per cento, Brasile +1,0 per cento, e in generale i paesi dell'America Latina +1,3 per cento)."

Tavola 1.1 Prodotto interno lordo mondiale e nelle principali aree geo-economiche e andamento dei prezzi - Anni 2010-2017 (variazioni percentuali)

AREE E PAESI	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Mondo (PPA) (a)	**5,4**	**4,3**	**3,5**	**3,5**	**3,6**	**3,5**	**3,2**	**3,8**
Mondo (tassi di cambio correnti)	**4,1**	**3,1**	**2,5**	**2,6**	**2,8**	**2,8**	**2,5**	**3,2**
Economie avanzate	**3,0**	**1,7**	**1,2**	**1,3**	**2,1**	**2,3**	**1,7**	**2,3**
Stati Uniti	2,5	1,6	2,2	1,7	2,6	2,9	1,5	2,3
Uem	2,1	1,6	-0,9	-0,2	1,3	2,1	1,8	2,4
Germania	4,1	3,7	0,5	0,5	1,9	1,7	1,9	2,2
Francia	2,0	2,1	0,2	0,6	0,9	1,1	1,2	1,8
Italia	1,7	0,6	-2,8	-1,7	0,1	1,0	0,9	1,5
Spagna	0,0	-1,0	-2,9	-1,7	1,4	3,4	3,3	3,1
Giappone	4,2	-0,1	1,5	2,0	0,4	1,4	0,9	1,7
Regno Unito	1,7	1,5	1,5	2,1	3,1	2,3	1,9	1,8
Economie emergenti e PVS (b)	**7,4**	**6,4**	**5,4**	**5,1**	**4,7**	**4,3**	**4,4**	**4,8**
Russia	4,5	5,1	3,7	1,8	0,7	-2,5	-0,2	1,5
Cina	10,6	9,5	7,9	7,8	7,3	6,9	6,7	6,9
India	10,3	6,6	5,5	6,4	7,4	8,2	7,1	6,7
Brasile	7,5	4,0	1,9	3,0	0,5	-3,5	-3,5	1,0
PVS a basso reddito	7,6	5,1	4,9	6,0	6,0	4,5	3,5	4,7
Prezzi delle materie prime (in dollari)								
Prezzo petrolio	27,9	31,6	1,0	-0,9	-7,5	-47,2	-15,7	23,3
Prezzo materie prime non energetiche	26,7	18,1	-10,2	-1,5	-3,9	-17,6	-1,5	6,8
Prezzi al consumo								
Economie avanzate	1,5	2,7	2,0	1,4	1,4	0,3	0,8	1,7
Paesi emergenti e PVS	5,6	7,1	5,8	5,5	4,7	4,7	4,3	4,0

Fonte: Fmi - World Economic Outlook, aprile 2018; Eurostat, National Accounts
(a) Parità di potere d'acquisto; (b) Paesi in via di sviluppo.

Della medesima fonte (World Economic Outlook), si riportano le variazioni percentuali annuali del PIL 2019 – 2021, redatte in primavera del 2020, quindi ancora ad inizio pandemia, tenendo conto delle forti incertezze che, all'epoca, permeavano anche gli andamenti mondiali dei mercati.

variazioni % a/a	2019	Proiezioni 2020	Proiezioni 2021
PIL MONDO	2,9	-3,0	5,8
Paesi avanzati	1,7	-6,1	4,5
Area Euro	1,2	-7,5	4,7
Unione Europea (escl. UK)	1,7	-7,1	4,8
Germania	0,6	-7,0	5,2
Francia	1,3	-7,2	4,5
Italia	0,3	-9,1	4,8
Spagna	2,0	-8,0	4,3
Giappone	0,7	-5,2	3,0
Regno Unito	1,4	-6,5	4,0
Stati Uniti	2,3	-5,9	4,7
Paesi emergenti e in via di sviluppo	3,7	-1,0	6,6
Brasile	1,1	-5,3	2,9
Cina	6,1	1,2	9,2
India	4,2	1,9	7,4
Russia	1,3	-5,5	3,5
Messico	-0,1	-6,6	3,0
Mena	0,3	-3,3	4,2
Africa Sub-Sahariana	3,1	-1,6	4,1
Nigeria	2,2	-3,4	2,4
Sud Africa	0,2	-5,8	4,0

Fonte: FMI - World Economic Outlook, Aprile 2020

Un ultimo cenno può essere dato relativamente ai servizi di trasporto, per i quali l'ISTAT riscontra uno sbilanciamento verso il veicolo privato e ciò per motivi strutturali, legati alle caratteristiche del territorio, ma anche e soprattutto alle politiche seguite dal dopoguerra ad oggi, che stentano a porre l'accento sulle altre modalità di trasporto.

***"La disponibilità di una buona rete di trasporti pubblici è un aspetto fondamentale dei servizi offerti ai cittadini** per il benessere individuale e collettivo. In Italia, nonostante il rapido sviluppo che stanno conoscendo, specialmente nelle grandi città, diverse formule di mobilità condivisa (car sharing, bike sharing), la mobilità urbana è ancora fortemente sbilanciata verso l'uso di veicoli privati. Nel 2016, quasi quattro italiani su cinque che si spostano giornalmente per motivi di lavoro lo fanno utilizzando*
mezzi di trasporto privati e, tra quanti utilizzano l'auto, solo l'8,3 per cento viaggia come passeggero e non come conducente.14 Il tasso di motorizzazione è di 625 autovetture ogni 1.000 abitanti, largamente superiore a quello registrato nei maggiori paesi europei (555 in Germania, 492 in Spagna, 479 in Francia, 469 nel Regno Unito).
In Italia gli utenti abituali di autobus, filobus e tram sono l'11,2 per cento dei residenti di 14 anni e più: il 35,1 per cento nei centri delle aree metropolitane, meno del 10 per cento nei comuni periferia di area metropolitana. In generale, il trasporto pubblico locale (Tpl) appare sottoutilizzato. La dispersione dell'insediamento residenziale e commerciale che ha caratterizzato i processi di urbanizzazione negli ultimi decenni, inoltre, ha reso i sistemi di trasporto pubblico meno efficaci rispetto all'evoluzione della domanda di mobilità. Negli ultimi anni il Tpl, come altri servizi pubblici locali, ha risentito negativamente della crisi economica, che ha determinato, in particolare fra il 2009 e il 2014, una contrazione dell'offerta di servizi. Negli stessi anni, tuttavia, si è registrato un notevole sviluppo delle infrastrutture su ferro (tranvie e metropolitane): un effetto differito di investimenti precedenti alla crisi, che è andato a rafforzare uno storico punto debole del sistema dei trasporti pubblici in Italia, squilibrato anch'esso dalla preponderanza del meno efficiente trasporto su gomma."

Dal 2016 l'offerta di TPL ha recuperato buona parte della flessione registrata nel quadriennio precedente, ma ciò ancora non è significativo per indurre una modificazione culturale e una vera trasformazione della attuale ripartizione modale, come avvenuto in diversi Paesi Europei. Anche su questo fronte, come già sottolineato, le recenti restrizioni e i contemporanei timori delle persone relativamente alle criticità sanitarie non hanno aiutato.

2.2. Il ruolo delle infrastrutture nello specifico contesto per la previsione degli scenari futuri

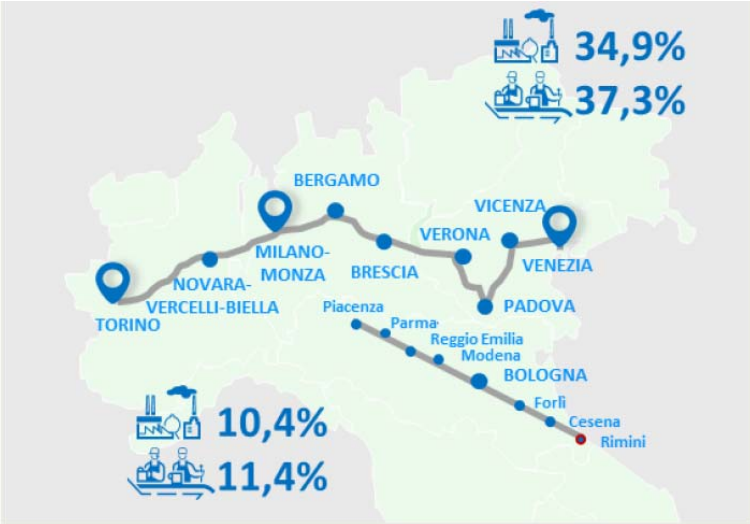
Come si evince dal Documento di Economia e Finanza 2016 redatto dal Ministero dell'Economia e delle Finanze, si prende atto dei limiti della pianificazione, progettazione, programmazione e realizzazione delle opere nel nostro Paese, che hanno portato a risultati molto frammentari e poco organici, focalizzando gli obiettivi della spesa, come di fatto si riscontra dal 2014 in poi, sulla concentrazione delle risorse su opere di valore tendenzialmente maggiore di 50 milioni di Euro in linea con le programmazioni europee.
Questo orientamento deve quindi essere tenuto presente nelle valutazioni previsionali, poiché queste scelte sono suscettibili di influenzare anche la domanda ovvero i livelli del traffico sulle direttrici autostradali del Veneto e del Friuli Venezia Giulia.
In particolare, ***con riferimento ai quattro Corridoi TEN-T in Italia, il sistema A4 – A28 – A23 può dirsi appartenente sia al Corridoio Mediterraneo***, che attraversa l'intero Nord Italia da Ovest ad Est, congiungendo i centri urbani di Torino, Milano, Verona, Venezia, Trieste, Bologna e Ravenna, che al Corridoio Baltico Adriatico: collega l'Austria (valico del Tarvisio) e la Slovenia (valichi di Fernetti e Rabuiese) ai porti del Nord Adriatico di Trieste, Venezia e Ravenna, passando per i nodi urbani di Udine, Padova e Bologna. A questi corridoi principali sono poi collegate, con una rete di secondo livello, la rete Core, tutte le regioni dell'UE.

L'implementazione di ciascuno dei corridoi costituisce una responsabilità dei singoli Stati Membri in quanto definita da un Regolamento UE, ma nel contempo viene ***supportata e guidata da un Coordinatore Europeo***, il cui compito principale è quello di monitorare il corretto e coordinato sviluppo delle infrastrutture nazionali che formano i singoli corridoi, nonché di realizzare le attività utili a superare le eventuali criticità. L'intera rete Core deve raggiungere gli standard minimi di qualità infrastrutturale previsti dalla normativa europea entro il 2030, per tutte le modalità di trasporto e prescindendo dalla appartenenza o meno ad un dato Corridoio Europeo.

A livello europeo, la priorità attuale è quella di assicurare la continuità dei Corridoi, realizzando, ove necessario, i collegamenti mancanti, migliorando il grado di interoperabilità con le reti transfrontaliere ed assicurando opportuni collegamenti tra le differenti modalità di trasporto, senza dimenticare l'importanza nella risoluzione dei colli di bottiglia esistenti in corrispondenza dei principali nodi urbani.

La rete autostradale è classificata poi "rete di primo livello" nel Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT), mentre la "rete di secondo livello" collega gli assi principali lungo tutto il loro sviluppo, e garantisce l'interconnessione con i porti e gli aeroporti nazionali. In sostanza lo SNIT anticipa il concetto di rete a due livelli che la Commissione Europea ha introdotto con le reti «core» e «comprehensive». Include, inoltre, un insieme minimo di infrastrutture puntuali: 21 porti, 23 scali aeroportuali (con traffico passeggeri annuo superiore a 500.000 unità) e 12 interporti.

Lo specifico contesto non risulta, per contro, interessato dalle tematiche relative allo sviluppo del "trasporto rapido di massa", in quanto non si caratterizza per poli metropolitani significativi. Diversamente, il polo di Venezia è incluso tra i poli industriali e manifatturieri più importanti del sistema produttivo nazionale, mentre il Veneto in generale presenta una concentrazione produttiva ancora molto forte nel panorama della industria di tipo diffuso. È peraltro evidente il ***ruolo volano giocato dagli assi autostradali nei confronti degli insediamenti produttivi e commerciali*** e ciò si manifesta anche nella regione Friuli Venezia Giulia anche se con minore forza, essendo la spinta evolutiva in questo senso partita alla fine degli anni 70 (nella Provincia di Udine, in particolare, con il processo di ricostruzione del "dopo – terremoto" del 1976, che ha caratterizzato una svolta reale in tutto il territorio).



Valore aggiunto del settore industriale e manifatturiero sull'asse Torino – Milano –Venezia e sull'asse della via Emilia, % sul dato nazionale (dati ISTAT, 2013))

Nelle regioni Veneto e Friuli Venezia Giulia sono peraltro presenti alcuni ***storici distretti industriali***, ovvero zone nelle quali un dato settore industriale e manifatturiero trova sviluppo per la disponibilità, entro breve distanza, del supporto di un efficiente indotto e per le sinergie che si concretano tra operatori del medesimo ramo di attività. In particolare, sono storici quello della sedia nel Manzanese, quello del mobile nel Pordenonese e diversi ambiti di natura agroalimentare, in particolare di produzione di vino e di altri prodotti dell'industria della trasformazione delle carni e dolciaria. Per quanto attiene ai consorzi industriali regionali, è recente un'operazione di accorpamento finalizzata ad efficientare le strutture, sia organizzative, che amministrative e gestionali, mettendo maggiormente in relazione le attività insediate. In particolare, vale la pena di citare il COSEF nell'area Udinese (che comprende la ZIU di Udine, la Zona Alto Friuli di Osoppo, la ZI dell'Aussa Corno e la ZI di Cividale), mentre nell'area triestina si è resa necessaria la messa in liquidazione dell'ente EZIT e la formazione del COSELAG (Consorzio di Sviluppo Economico Locale dell'Area Giuliana): le attività insediate, in numero non elevato, hanno peraltro assunto una natura sostanzialmente artigianale e di commercio dei prodotti; vale la pena tuttavia di citare, nell'area Triestina, imprese come la Illycaffé e la Pasta Zara. Nel Pordenonese, sta acquisendo più forza il polo dell'Interporto.

È chiaro comunque come ***la competitività delle localizzazioni industriali dipenda fortemente dalle sinergie che si creano e dall'accessibilità fisica***, non soltanto virtuale, dei singoli insediamenti. Da questo punto di vista, ci si sta rendendo conto che, anche nella pianificazione locale, è necessario invertire la tendenza – seguita fino a pochi anni or sono – di creare zone artigianali e industriali diffuse, inseguendo l'illusione di favorire lo sviluppo delle cosiddette "aree marginali", per perseguire piuttosto l'obiettivo della concentrazione in pochi e ben serviti poli di dimensioni maggiori, promuovendo, al contrario, tipologie differenti di sviluppo nelle aree montane o in quelle della pianura più lontane dalle direttrici di trasporto principali. Ci si sta pertanto indirizzando verso modalità produttive più diversificate, a seconda delle aree, più in accordo con la natura dei luoghi e, di conseguenza, con maggiori probabilità che lo sviluppo avvenga davvero. Si tratta di una presa di coscienza ancora lenta e complessa, ma ove i nuovi indirizzi si stanno applicando si iniziano a vedere concreti risultati. Sarebbe altresì necessario riordinare anche l'assetto pianificatorio locale, a livello dei Comuni, affrontando il tema dell'equilibrio tra previsioni insediative di natura produttiva e reali necessità.

In Regione Friuli Venezia Giulia c'è stato invece, a partire dai primi anni 2000, un significativo sviluppo degli ***insediamenti commerciali di grande superficie*** (Grandi Strutture di Vendita), che hanno portato la regione al primo posto in Italia per diffusione della grande distribuzione rispetto alla popolazione. Il settore garantisce lavoro a 11.500 persone e la tipologia merceologica che occupa la maggiore superficie è quella del settore mobili – arredamento – tessile casa, seguita dal tessile – abbigliamento – pellicceria e dagli articoli sportivi. I supermercati sono più di 300 e gli ipermercati più di una ventina. La formula dell'"outlet" ha il maggior successo di clientela e, nell'area d'influenza del sistema autostradale in argomento rivestono importanza quello di Palmanova e quello di San Donà di Piave. Attualmente questa tipologia di iniziative non è più in programmazione, ma il settore è ancora abbastanza dinamico per quanto riguarda le superfici di vendita di minore estensione e le progressive modificazioni di quelle già esistenti, rivolgendosi anche verso aree sede di attività industriali dismesse o comunque da recuperare in termini urbanistici, in ciò favorite dagli indirizzi politici della pianificazione regionale.

Ora, è ben noto e suffragato dall'analisi condotta nel precedente paragrafo, che un efficace sistema infrastrutturale, gerarchicamente strutturato ed un'organizzazione razionale per il trasporto delle merci e, più in generale, una adeguata logistica, sono ingredienti basilari per sostenere e moltiplicare la presenza nel sistema Paese di attività produttive e commerciali e per aumentare la competitività nazionale e internazionale delle imprese e dei territori, in un contesto di mercati ed economie globalizzate in rapidissima evoluzione in cui si aprono e chiudono di continuo finestre su nuove opportunità che bisogna essere pronti a cogliere. Se quindi, da un lato, ***il sistema per il trasporto e distribuzione delle merci e quindi logistico del Paese*** non può essere interpretato come la panacea per agganciare e favorire una ripresa significativa dello sviluppo economico, legato invece alla definizione di una politica industriale di respiro nazionale che definisca indirizzi e strategie per i sistemi produttivi e commerciali/distributivi italiani, dall'altro, esso ***rappresenta un potente strumento per agire in modo indiretto sulla competitività economico-produttiva*** del territorio e ad esso deve essere commisurato e dimensionato, in base alle attività ed alle relazioni commerciali del territorio stesso, così da assecondarne rapidamente le dinamiche di mercato.

La rilevanza della ***logistica,*** sia in termini di valore economico sia in termini di impatto sul sistema produttivo nazionale, è chiaramente identificata da studi e statistiche. I trend evolutivi in atto e alcune peculiarità italiane, supportate da una efficace pianificazione e programmazione di settore, lasciano intravvedere notevoli margini di recupero. È in atto negli ultimi anni un processo di consolidamento nel settore, con una progressiva riduzione del numero di aziende impegnate anche a fronte di una crescita più o meno stabile del mercato, dovuta prevalentemente al progressivo incremento della quota di outsourcing. Dal 2009 al 2014, infatti, il fatturato della contract logistics è cresciuto dell'8.6%, passando da 71.2 a 77.3 miliardi di Euro/anno (comprensivi dei sub-appalti), la quota di outsourcing è cresciuta dal 36.4 al 39.1% ed il numero complessivo di aziende del settore si è ridotto del 14.4% da circa 114.000 a circa 98.000, testimoniando una progressiva tendenza delle aziende a strutturarsi. Aziende più strutturate possono stabilire rapporti a loro volta più strutturati con la committenza, come testimonia la crescita dello strategic outsourcing che, nel periodo 2009-2013, è cresciuto in termini reali del 4.6%, a fronte di un 1.6% del mercato totale della contract logistics, attestandosi così ad una quota del 20%. La tendenza del mercato, dunque, va verso l'affidamento ad un unico fornitore di una parte rilevante dell'intero processo logistico, anziché di singole attività elementari quali, ad esempio, il semplice trasporto. In prospettiva un mercato basato su relazioni più strutturate può anche considerarsi potenzialmente più idoneo all'impiego o alla riconversione verso l'intermodalità o, più in generale, ad investire in tecnologia ed innovazione.

Per quanto riguarda invece il sistema di supporto ovvero le ***reti infrastrutturali***, gli indirizzi politici sembrano orientarsi verso scenari di "ragionevole concretezza", puntando al raggiungimento di un numero più limitato di obiettivi, ma verso i quali destinare più risorse e recuperando e rafforzando le direttrici infrastrutturali esistenti. In tema di porti, gli hub sarebbero soltanto due: Genova in testa al Tirreno e Trieste guida per il mare Adriatico, capofila di un sistema unitario che comprenda Venezia e Ravenna. I porti però hanno bisogno di efficienti collegamenti con i corridoi TEN-T, collegamenti sia ferroviari, che autostradali. Da questo punto di vista, l'alta velocità ferroviaria nella regione Friuli Venezia Giulia non è la miglior risposta, mentre una modernizzazione delle linee esistenti, intervenendo localmente per risolvere i famosi "colli di bottiglia" appare la soluzione migliore. Come già accennato in quanto precede, questo processo di passaggio dalla gomma al ferro non può avere tempi rapidi e, in ogni caso, le caratteristiche del trasporto ferroviario mal si

sposano con quelle del territorio a produttività diffusa, anche se, come si è detto, in questo senso può aiutare un efficiente sistema logistico. Ne consegue che, anche a fronte della volontà di invertire la tendenza, i tempi non saranno brevi, né la conversione del trasporto da gomma a ferro potrà avvenire su larga e larghissima scala. È evidente quindi il ***ruolo ancora trainante che deve essere svolto dai collegamenti stradali***, ma, come già si è detto, facendo maggiore attenzione al rispetto dei ruoli gerarchici delle singole direttrici. È infatti avvenuto in passato che fosse la domanda e il manifestarsi della stessa a determinare molto spesso il ruolo delle varie aste viarie: ciò ha portato al consolidarsi di inefficienze e di impatti oggi giudicati non più sostenibili per un territorio che fa anche della qualità del proprio assetto uno degli elementi attrattivi in termini di residenza e di turismo. È quindi necessario consolidare gli indirizzi di pianificazione e, conseguentemente, anche i provvedimenti da prendere, in modo da ***governare effettivamente la mobilità ed instradando così le relazioni di lungo e medio raggio, nonché quelle legate al sistema della produzione, su di una rete principale in grado di offrire il miglior servizio in termini di tempi di spostamento e di sicurezza e, al tempo stesso, evitando o per lo meno limitando fortemente l'utilizzo della viabilità locale*** di attraversamento dei centri abitati minori, che non hanno la possibilità di differenziare funzionalmente le proprie strade. Questo tema, pur ovvio nei suoi principi è stato spesso disatteso nelle applicazioni, per cui ancora si assiste ad un uso disorganico ed inefficiente della rete a spese della qualità della vita e della sicurezza stradale, che peraltro determina un aumento dei costi generalizzati del trasporto.

Appare quindi evidente il ruolo sempre più importante che deve essere svolto dal sistema di primo livello, all'interno del quale le infrastrutture autostradali rappresentano l'elemento di maggiore rilevanza.

Tra i servizi che un sistema infrastrutturale stradale deve fornire vi è il supporto allo ***sviluppo dei poli turistici*** o, come già si è accennato, del ***"territorio turistico"*** ovvero di un contesto dotato di un grande patrimonio storico e culturale oltre che naturale, come quello del Friuli Venezia Giulia, che è diffuso su tutto il territorio. Questa regione, pur non risultando dotata di elementi eclatanti e di forte immagine, è ricca di attrazioni suscettibili di polarizzare sempre maggiormente i flussi turistici. Essa si presenta infatti per la gran parte integra dai grandi impatti derivanti da uno sfruttamento estensivo sia da parte del settore industriale, come, di conseguenza, da quello insediativo e ciò emerge oggi come un valore reale, difficoltoso da reperire in altre zone dei Paesi ad economia avanzata. Oltre a ciò, la regione occupa una posizione baricentrica in ambito europeo e quindi risulta facilmente accessibile, aspetto questo affatto trascurabile in epoca di crisi, nella quale alle maggiori disponibilità economiche e di tempo delle persone si va sostituendo una disponibilità alla spesa inferiore e, di conseguenza, anche una possibilità più ridotta di tempo da dedicare alla ricreazione fisica e mentale. I soggiorni di maggiore durata si vanno infatti sostituendo con vacanze più brevi, anche di pochi giorni e pertanto anche la lunghezza del viaggio diventa un fattore apprezzabile.

Il settore del turismo, se pur con questi caratteri evolutivi, ha peraltro ben resistito anche alla crisi economica ed oggi si presenta in crescita. Persino la flessione generata dalla pandemia 2020 ha intaccato solo parzialmente la domanda turistica e ciò è emerso proprio dalle rilevazioni del traffico sulle arterie maggiormente interessate da questi flussi (S.S. 14, S.R. 354) nel corso dell'estate 2020.

Si ricorda anche che la Regione Friuli Venezia Giulia ha rivisto, alla fine del 2016, l'intero impianto normativo in materia di turismo con l'approvazione della legge regionale 21/2016 che modifica e integra la precedente legge regionale 2/2002. Importanti interventi a favore del settore sono stati contestualmente disposti con la

legge 19/2016. Si è provveduto al completamento della generale riorganizzazione legislativa del settore nell'ottica della realizzazione di un 'sistema turistico integrato', orientato alla promozione del territorio e delle realtà imprenditoriali, commerciali, culturali, storiche che vi orbitano. Questa normativa integra così il percorso di pianificazione strategica per il settore turistico regionale intrapreso dall'assessorato, con il Piano regionale del turismo nel 2014, e proseguito nel 2015 con l'istituzione di PromoTurismoFvg, soggetto pubblico preposto alla promozione unitaria e alla gestione dello sviluppo turistico sul territorio regionale. Le novità ridisegnano le competenze degli attori pubblici e non del comparto, verso un miglioramento degli standard organizzativi, delle strutture ricettive e della competitività dei servizi turistici. Si passa dal sostegno alle imprese al turismo sostenibile, alla valorizzazione del turismo sportivo, enogastronomico, congressuale e termale.

Recentemente e sotto la spinta pandemica, ha acquisito molti punti di gradimento il turismo ciclabile, sia sulle ciclovie di lunga percorrenza, per le quali ormai esistono reti molto "dense" a livello europeo, sia su itinerari in grado di supportare una domanda locale; anche a livello urbano, questa modalità sta ricevendo grande attenzione e la Regione Friuli Venezia Giulia ha destinato una fetta apprezzabile di risorse verso il potenziamento di questo settore (è recentissima l'adozione anche del PREMOCI (Piano Regionale della Mobilità Ciclabile). È chiaro che, anche in rapporto a questa tendenza di sviluppo, sono necessarie infrastrutture di supporto, in modo da acquisire anche i visitatori provenienti dall'estero.

Un'attenzione particolare è dedicata alle strutture ricettive, con una nuova definizione non più esaustiva, ma aperta all'introduzione di nuove tipologie di servizio, ancorché non ancora tipizzate, ma a queste comunque riconducibili nelle modalità con cui in esse l'attività è esercitata. La riforma in questione spazia a 360 gradi, dalle strutture balneari allo sci di fondo, dalle reti di impresa ai Consorzi turistici, dalle agenzie di viaggio alle strutture e punti informativi per il turista, fino agli eventi, abbracciando una serie di interventi a favore di un comparto che sta confermandosi, con risultati di assoluto rilievo anche rispetto a quelli segnati dal resto d'Italia, come uno dei pilastri dell'economia regionale.

I numeri degli arrivi e delle presenze registrati negli ultimi anni, del resto, testimoniano un trend di crescita costante con tassi superiori a quelli nazionali. Tale elemento è ulteriormente confermato dai primi dati di presenze e arrivi riferiti al 2019, che registrano sorprendentemente aumenti a doppia cifra. A fronte di queste tendenze e se l'imprenditoria del settore saprà unire alle nuove regole di gestione imposte dalla pandemia, un'offerta comunque appetibile, è ragionevole ipotizzare che, in presenza di un miglioramento della situazione sanitaria, si abbia una veloce ripresa di queste frequentazioni e, pertanto, dei livelli di domanda di traffico pre-COVID.

In definitiva e sintetizzando quanto fin qui richiamato, si può quindi considerare che ***il contesto geografico e politico nel quale si colloca la rete autostradale attualmente ancora gestita da Autovie Venete è abbastanza particolare***. In primo luogo va considerata la posizione baricentrica rispetto alla vecchia UE a 15 Paesi e la nuova UE a 28 membri. Inoltre, la rete gestita è doppiamente inserita nella rete europea dei trasporti (TEN-T) e, di fatto, oltre che negli obiettivi strategici dell'UE, verrà ad assumere un ruolo chiave nel consolidamento dell'ossatura dei collegamenti infrastrutturali della UE stessa. Conseguentemente, è ***fortemente influenzata dalle dinamiche presenti nei Paesi direttamente confinanti e posti più ad est***, sia per quanto attiene all'offerta infrastrutturale, che alla domanda.

È peraltro lecito ritenere che, anche nel prossimo futuro e pur a fronte degli obiettivi di influire sulle scelte modali in modo da trasferire parte del trasporto merci dalla gomma al ferro, possa delinearsi una ***funzione basilare del sistema viario a supporto dei movimenti sia di media, che di lunga percorrenza***. Rispetto alle programmazioni condotte negli anni scorsi si rileva peraltro come le problematiche economiche e i nuovi orientamenti politici italiani abbiano recentemente modificato anche l'allocazione di risorse, abbandonando la realizzazione dell'alta velocità nel Nord-Est Italiano e puntando piuttosto ad una "alta capacità ferroviaria" da ottenere ristrutturando la linea esistente; questa scelta richiede tuttavia un percorso realizzativo comunque complesso, essendo l'attuale tracciato caratterizzato da alcuni tratti notevolmente problematici che impattano non poco sul tessuto urbanizzato. Il risultato è che, anche ***nel medio periodo, l'unica modalità di trasporto capace di dare concrete risposte al sistema economico rimarrà quella stradale***.

È invece sempre lecito ipotizzare, proprio a fronte degli elementi di apertura e di dinamismo che interessano i Paesi del centro ed est Europa e dei fenomeni di globalizzazione che caratterizzano gli scambi economici, che il suddetto sistema debba essere funzionale in un contesto ben più ampio di quello regionale ed anche nazionale. Il flusso veicolare est – ovest è infatti composto non solamente dal risultato delle attività tra l'Italia e alcuni Stati dell'Est Europa, ma di quelle con e tra i 28 Paesi dell'UE ed anche di quelle con e tra i Paesi dell'area d'influenza della stessa UE, per un ***costante e crescente consolidarsi della globalizzazione*** e del ruolo dei Paesi emergenti extra – UE.

In uno scenario di questo genere si conferma pertanto ***necessario verificare costantemente gli aspetti funzionali ed i ruoli che il sistema della viabilità principale, del quale le direttrici autostradali costituiscono il livello primario, va assumendo e, contestualmente, è necessario programmare interventi di sviluppo e supporto di tale sistema viario***. Esso peraltro, essendo svincolato dalle problematiche interferenze che caratterizzano la mobilità sulla viabilità ordinaria, consente di velocizzare gli spostamenti, di rispettare i tempi di viaggio e di aumentare i livelli di sicurezza del trasporto oltre che di costituire un valido supporto per il sistema della logistica, che è un fattore determinante per costruire la competitività del sistema economico.

Sempre più consapevole dell'importante ruolo originariamente ricoperto dal concessionario uscente Autovie Venete, ***la Società Autostrade Alto Adriatico svolgerà la propria attività non soltanto individuando gli interventi di potenziamento delle infrastrutture in senso stretto*** - opere descritte nel primo capitolo del presente testo -, ***ma anche in modo da monitorare*** - utilizzando ed implementando sistemi via, via più adeguati ed efficienti in ragione delle accresciute possibilità tecnologiche - ***lo stato di funzionamento del sistema autostradale***, in modo da poter garantire il rispetto e la qualità del servizio offerto agli utenti. Se questa attività è fondamentale nell'esercizio quotidiano, è basilare anche per lavorare in prospettiva, ossia per prevedere i futuri livelli di funzionamento ed individuare, caratterizzare e valutare gli interventi di completamento ovvero di arricchimento dell'attuale sistema dell'offerta della viabilità primaria.

Vale la pena ricordare, a questo proposito, gli ***obiettivi perseguiti anche in passato ed ancora presenti nell'indirizzo delle azioni***:

- caratterizzare il più possibile la domanda di traffico che utilizza il sistema autostradale, articolandola per categorie di mezzi e per componenti motivazionali anche allo scopo di individuare le origini/destinazioni

"reali" degli spostamenti che avvengono su autostrada (ovvero quelle di effettivo inizio e fine degli spostamenti);

- conoscere la domanda di traffico nel suo complesso, ossia perfezionare le informazioni circa gli spostamenti che interessano l'area geografica di competenza e che, necessariamente, comprendono anche le relazioni con le regioni contermini; ciò comporta anche un'analisi di tipo territoriale, stanti gli stretti rapporti tra localizzazioni e mobilità;
- definire la possibile funzione di tronchi o direttrici "di completamento" della rete, che potrebbero cioè fornire ulteriore supporto ai viaggi di cui sopra o potrebbero divenire ulteriori opportunità per nuove aliquote di domanda, ed individuare altri interventi ausiliari e di raccordo con la rete viaria ordinaria principale, in modo da armonizzare il sistema e renderlo più efficiente anche a monte ed a valle del sistema chiuso autostradale;
- valutare gli effetti che il sistema a pedaggio ha e potrebbe avere sulla domanda, sia esistente, che potenziale precedentemente individuata, in modo da delineare parametri di scelta delle configurazioni a pedaggio applicabili (valutando, in prospettiva, anche sistemi di tipo "aperto");
- implementare ed integrare costantemente i servizi offerti all'utenza in termini di sicurezza, informazione e ottimizzazione dei viaggi;
- stabilire una gerarchia di priorità tra i singoli interventi, in modo da definire un programma di attuazione degli stessi, aspetto questo strettamente connesso alla stesura dei Piani Finanziari che si sono succeduti e verificare detto programma anche alla luce di scenari previsionali riguardanti la possibile evoluzione delle diverse componenti della domanda.

Gli obiettivi di cui sopra, che hanno rappresentato la base operativa di supporto nella definizione degli scenari programmatici specifici di Autovie Venete ed ora potranno essere trasferiti ed integrati in quelli della Società Autostrade Alto Adriatico, trovano naturalmente applicazione in un contesto infrastrutturale caratterizzato da alcuni tratti funzionali salienti ed, anch'esso, in evoluzione sulla base dei programmi degli altri Enti proprietari delle singole aste viarie che compongono la rete di primo livello. Questi Soggetti sono sostanzialmente il Mims (esistono, in regione alcune direttrici, in particolare quelle che portano ai confini di Stato, delle quali il Mims ha conservato la proprietà e che, sul piano operativo, dipendono in parte da ANAS ed, in parte, sono gestite da Friuli Venezia Giulia Strade SpA), la Regione Friuli Venezia Giulia (che opera sul campo attraverso la predetta Società e nella quale sono recentemente confluite le strade provinciali (la Regione ha condotto un'analisi dettagliata delle direttrici in modo da ottenerne una gerarchia funzionale ed individuando quelle di interesse regionale rispetto a quelle di interesse locale comunale e quindi sta operando per dismettere i tronchi che hanno queste caratteristiche) e i Comuni.
Va peraltro tenuto presente che la Regione Friuli Venezia Giulia dispone di un Piano Regionale delle Infrastrutture di Trasporto, della Mobilità delle Merci e della Logistica (novembre 2011) che delinea ancora gli indirizzi strategici fondamentali, anche se avrebbe necessità di aggiornamento in modo da basarsi su dati dei flussi più recenti e poter meglio valutare alcuni interventi allora programmati, ma non ancora attuati. Esistono poi gli strumenti degli Enti Locali, che recepiscono le precedenti programmazioni e completano gli interventi con proprie previsioni, comunque soggette a parere vincolante da parte della Regione stessa qualora coinvolgenti la rete di primo livello. Va anche ricordato che, con la LR 26/12, Art. 166, il Servizio Infrastrutture

della Regione emette parere vincolante anche nei confronti delle varianti urbanistiche suscettibili di influire sulla rete regionale di primo livello.

Attualmente, la Regione Friuli Venezia Giulia cura una propria banca dati che comprende sia le caratteristiche della rete viaria, che le entità dei flussi di traffico, in varie sezioni; i dati sono tuttavia aggiornati in modo ancora non sistematico e spesso è necessario condurre specifiche rilevazioni di aggiornamento all'atto della redazione degli studi locali di sostenibilità viaria dei vari interventi insediativi comunali. La Regione ha invece consolidato un sistema informatizzato per la acquisizione ed elaborazione dei dati relativi all'incidentalità, attualmente disponibili per la quasi totalità del territorio regionale. Questi studi consentiranno all'Ente di gestire in modo più mirato i propri interventi di adeguamento, potenziamento e messa in sicurezza della rete stradale di propria competenza.

Tra gli obiettivi, vi è quello dell'integrazione tra gli interventi previsti sulla rete autostradale e quelli individuati per la viabilità ordinaria. Questa esigenza, delineatasi in previsione dei lavori di adeguamento della A4, periodi nei quali le arterie viarie regionali hanno dovuto e stanno ancora fornendo un incrementato supporto alla mobilità, è ora divenuta uno dei criteri di scelta nella definizione delle priorità d'intervento. A questo proposito sono stati realizzati svariati adeguamenti della rete ordinaria, focalizzati soprattutto su nodi critici e su collegamenti a basso livello di servizio (vedasi, ad esempio, la variante della S.R. 305 e le numerose rotonde realizzate lungo la S.S. 13, la S.S. 14, la S.R. 252 e la S.R. 56, tanto per citarne alcune).

2.3. La programmazione e realizzazione degli interventi infrastrutturali nell'area d'influenza del sistema autostradale attualmente gestita da Autovie Venete in rapporto agli andamenti del traffico

Per quanto attiene agli interventi riguardanti il sistema autostradale di competenza della Società, negli ultimi anni – a parte l'entrata in esercizio del primo lotto (Quarto d'Altino-San Donà di Piave) e recentissimamente del terzo lotto della terza corsia (Ponte Tagliamento-Gonars) - è stata ultimata la A28, il cui mancato completamento per lungo tempo non consentiva di alleggerire la viabilità ordinaria, in particolare la S.S. 13 e non permetteva di disporre di una maglia di interconnessione con la Regione Veneto e, nell'area est, il sistema è stato potenziato verso Gorizia (A34), per dare risposta alle esigenze di collegamento con la Slovenia ed i Paesi del centro Europa. Entrambi gli interventi hanno compreso anche adeguamenti finalizzati ad allacciare queste direttrici autostradali con il territorio servito, in un'ottica di integrazione e di sinergia di funzioni.

Le motivazioni alla base del progetto di completamento della Terza Corsia della A4 trovano ragione nel testo che precede e confermano come indispensabile un rafforzamento di questo asse, anche ai fini di poter garantire sicurezza agli utenti e certezza dei tempi di viaggio, che sono due parametri fondamentali per questo tipo di infrastruttura. Queste motivazioni si sono mantenute valide dapprima anche a fronte degli effetti della crisi economica internazionale - che tuttavia non ha affievolito la pressione della domanda in misura tale da modificare in modo apprezzabile lo scadimento dei livelli di servizio già prima dell'inizio dei lavori – e successivamente a fronte della necessità di sostenere una ripresa che, per le varie motivazioni accennate in quanto precede, fatica non poco a svilupparsi. Ora, si è sperabilmente concretata l'esigenza di sostenere anche una seconda e forse ancora più importante ripresa post pandemia, che sta

dando impulso anche a nuovi scenari di investimento, agendo come un motore di ammodernamento di taluni settori troppo rigidi e promuovendo le nuove realtà.

La lettura degli andamenti del traffico sulla rete va quindi effettuata sempre anche con un'ottica di natura economica globale, poiché, se i dati relativi al trasporto merci fanno emergere un andamento discretamente positivo, in ragione, come si è detto, soprattutto dei flussi in attraversamento e delle nuove modalità distributive delle merci stesse, i dati relativi al traffico leggero evidenziano ancora una sostanziale stagnazione.

A questo proposito, vale la pena osservare l'andamento dei livelli di traffico (in termini di veicoli x km) sulla rete di competenza dagli anni 2006-2007 al 2019, - quindi ante influenza della pandemia - tenendo anche conto di due fattori: la dinamica tariffaria locale, il cui potenziale effetto penalizzante si è sovrapposto agli effetti della crisi del 2008-2009, senza tuttavia introdurre elementi di reale significatività e gli effetti della presenza dei cantieri, suscettibili di influire in modo più marcato sul traffico leggero, più intollerante nei confronti dei rallentamenti ed anche più facilitato nella scelta di itinerari alternativi. Il primo dei due suddetti fattori potrebbe aver manifestato la propria influenza sostanzialmente tra il 2008 e il 2013, mentre poi il suo peso è andato riducendosi, consentendo di evidenziare l'entità della ripresa, sia in termini di veicoli leggeri, che soprattutto di veicoli pesanti. Il dato negativo del 2018 deriva in gran misura dagli effetti dei lavori, che hanno interessato praticamente tutto il tratto tra Palmanova – con ripercussioni fino a Villesse – e Portogruaro.

Si ritiene dunque che la lettura di questi dati possa fornire soltanto elementi di orientamento nella ricerca di una nuova linea di tendenza per le previsioni future e ciò, come già si è sottolineato in più punti del presente testo, tenendo conto sia del contesto economico e del settore trasporti in senso globale, come ovviamente dei fattori di reattività conseguenti alle limitazioni e forti penalizzazioni indotte dalla situazione sanitaria.

COEFFICIENTI DI CRESCITA PER TUTTA LA RETE			ANNO
COMPLESSIVI	LEGGERI	PESANTI	
			2006/2007
1,45%	0,49%	3,71%	2007/2008
-3,85%	-2,10%	-7,83%	2008/2009
-1,40%	0,13%	-5,10%	2009/2010
1,61%	0,49%	4,47%	2010/2011
-2,25%	-2,03%	-2,77%	2011/2012
-5,62%	-6,06%	-4,53%	2012/2013
0,80%	0,50%	1,55%	2013/2014
1,99%	2,14%	1,62%	2014/2015
4,27%	3,94%	5,06%	2015/2016
3,27%	2,78%	4,44%	2016/2017
-0,72%	-2,31%	3,04%	2017/2018
-2,49%	-3,53%	-0,16%	2018/2019

Nell'analisi dei risultati di traffico sopra riscontrati, il fattore suscettibile di aver rivestito e che ancora potrà rivestire, nello specifico della rete autostradale in argomento, il maggior peso, è la reale capacità dell'infrastruttura, sia nella configurazione originaria a due corsie, che nel corso dei lavori di costruzione della Terza Corsia. Nella prima situazione infatti erano molto frequenti i fenomeni di rallentamento e congestione, maggiormente presenti non appena i livelli della domanda di traffico aumentavano per effetto, ad esempio di una festività in Italia o nei vicini Paesi dell'Austria e della Slovenia oppure a causa di incidenti anche non di grave entità, indotti, non di rado, dalla presenza di lunghi accodamenti di mezzi pesanti sulla corsia di marcia. In questi casi e in tutte le circostanze di eventi anche di poco fuori dalla norma, il livello di servizio scendeva drasticamente, minando le prerogative stesse dell'autostrada ossia la possibilità di rispettare i tempi di viaggio in condizioni di sicurezza. Successivamente, nel corso dei lavori, le penalità sono state localizzate, ma significative, pur volendo garantire, lungo tutto il tracciato, una doppia corsia per senso ma naturalmente a sezione e velocità ridotta.

Come già si è avuto modo di sottolineare, il potenziamento della A4 naturalmente va affiancato ad opere di connessione con il territorio servito, in modo da assolvere non soltanto alla funzione di supporto degli spostamenti di lunga percorrenza, ma anche a quella fondamentale di fornire accessibilità ai poli del sistema economico regionale. A questo proposito, come già evidenziato, sono state realizzate e sono in corso d'opera diverse bretelle di alleggerimento della viabilità ordinaria, verso polarità produttive, logistiche e turistiche; oltre a ciò sono previsti adeguamenti di caselli e stazioni, in modo da ridurre ulteriormente i perditempi e favorire i rapporti con le realtà locali.

All'interno di un discorso di sistema, si ricorda che, in anni recenti sono state eseguite diverse opere sulla rete che maggiormente interagisce con quella autostradale, si citano il Passante di Mestre e la Grande Viabilità Triestina, con il raccordo al porto di Trieste, di Capodistria e ai valichi di Fernetti e Rabuiese, il completamento dell'autostrada Slovena tra Razdrto e Ajdussina, nella Valle del Vipacco, la circonvallazione di S. Donà di Piave, la connessione tra lo svincolo della A4 di Redipuglia e la S.P. 19 verso la località turistica di Grado (circonvallazione di Ronchi dei Legionari e di Monfalcone), la circonvallazione ovest di Cervignano del Friuli (II lotto della variante della S.R. 352), la variante di Mariano del Friuli (S.R. 305 var), la variante di Romans d'Isonzo (in prossimità dello svincolo di Villesse) e la circonvallazione nord - ovest di S. Vito al Tagliamento (recentemente inaugurata).

Per quanto riguarda invece le programmazioni o le opere già in realizzazione, nella regione Friuli Venezia Giulia sta, ancorché faticosamente, completando il proprio iter approvativo la Tangenziale Sud di Udine, che darà luogo ad un arco importante di connessione della A23 con la S.S. 13, mentre rimane un po' al palo l'innesto a sud della direttrice in ristrutturazione tra Manzano e Palmanova e il nodo del casello di Palmanova stessa. Sono invece in avanzata fase realizzativa i lavori relativi ad un arco di collegamento tra la A28 (svincolo Interporto - C.C. all'Ingrosso di Pordenone) e la S.S. 13 (nodo del Meduna). Tale arco verrà successivamente prolungato ad allacciarsi, dal lato opposto della A28, con la S.R. 251 e la Zona Industriale a sud di Pordenone, in modo da alleggerire l'area del nodo dello svincolo di Pordenone Fiera, sempre della A28.

È attualmente in revisione, attraverso un nuovo studio di fattibilità, il collegamento tra Sequals e Gemona (sulla A23), sia per l'elevato potenziale impatto sull'ambiente che per un'eccessiva incertezza sui livelli prevedibili della domanda. È invece allo studio la revisione del tracciato della "Gronda Nord" di Pordenone,

finalizzata a meglio drenare, ma anche servire, il traffico da e per le numerose realtà produttive situate nell'area pedemontana, convogliandole su canali preferenziali di raccordo con la rete primaria. Per quanto attiene alle connessioni con l'Austria, non sono prevedibili modifiche dello status quo anche in uno scenario di medio periodo e ciò anche in sintonia con le politiche austriache.

Sono altresì ancora in corso le ristrutturazioni, sostanzialmente in sede, della S.S. 13, della S.S. 14 e della S.R. 56, attraverso la ristrutturazione di nodi della rete di primo livello regionale. Per la S.S. 13 esiste anche uno studio di prima fattibilità, che prevede delle ristrutturazioni in sede dell'arteria, oggi parecchio in difficoltà sul collegamento Udine – Pordenone; è chiaro però che questa direttrice ha ormai assunto una funzione distributiva, per cui, a tale collegamento, benché più breve, viene spesso preferito l'itinerario autostradale, che offre tempi più ridotti.

Nella regione Veneto rimane in previsione la Pedemontana Veneta, è allo studio il potenziamento della connessione tra la A4 e la località costiera di Bibione utilizzando il previsto svincolo di Alvisopoli, così come la prosecuzione della tangenziale est di San Stino di Livenza.

A commento di queste previsioni, si può osservare che, in linea generale e come già in precedenza citato, l'orientamento politico è quello di consolidare, migliorando i livelli di servizio e riducendo le criticità localizzate, la maglia esistente della viabilità ordinaria principale – ed all'interno di questa tematica vanno incluse le relativamente piccole circonvallazioni di alcuni centri abitati –, evitando di integrare la rete delle grandi direttrici con delle potenziali alternative. Da ciò deriva che ***la maglia autostradale esistente non dovrebbe subire gli effetti di trasferimenti di traffico su altri corridoi, mentre potrebbe accrescersi il suo attuale ruolo gerarchico***.

Queste conclusioni portano a ritenere che nel breve, come nel medio periodo, i f***attori al contorno da tenere presenti nell'elaborazione delle previsioni sulla domanda*** sono così sintetizzabili:

- una ***ripresa economica locale ed italiana in generale piuttosto limitata***, condizionata da turbolenze registrabili a livello internazionale, crescente peso della globalizzazione dei mercati e della competitività forti tendenze evolutive dei Paesi emergenti e naturalmente incertezze circa l'evoluzione degli effetti della pandemia; questi fattori invitano alla prudenza;
- un atteggiamento di prudenza va anche osservato in relazione alla specifica ***situazione Italiana nel settore delle infrastrutture***, in ciò includendo i ritardi nel settore della logistica, che espongono maggiormente ai rischi di un mercato sempre più ferocemente competitivo e caotico;
- a questo atteggiamento di prudenza si contrappone la constatazione che, sia per ritardi, che per scelta, il trasferimento del trasporto merci dalla gomma al ferro è ancora piuttosto lontano nel nostro Paese, per cui è prevedibile che nel medio termine il ***ruolo della strada*** rimarrà nettamente prevalente e basilare per garantire la necessaria capillarità nell'accessibilità ad un territorio che ha fatto della diffusione delle attività produttive il suo punto di forza;
- con riferimento agli ***investimenti in infrastrutture***, le politiche sia Italiane, che Europee peraltro vanno nella stessa direzione con l'obiettivo di **concentrare il più possibile le risorse su una rete definita**, essenziale e chiara di collegamenti e su di una maglia di livello inferiore capace di dare relazione a tutte le realtà economiche ed insediative più significative; questo atteggiamento "di riordino" è suscettibile di favorire

le direttrici esistenti, in particolare quelle della A4 – A34 con il supporto della A28 e della A4 – A23, che appartengono a due dei corridoi TEN-T.

3. SPECIFICITÀ DI ATTUALIZZAZIONE DELLA DOMANDA NEL MEDIO E LUNGO PERIODO

Attualizzare la domanda di trasporto significa disporre di curve previsionali basate sull'insieme dei fattori sintetizzati ai precedenti capitoli. Ora, alla luce dei molti elementi citati, caratterizzati non soltanto da rilevanti incertezze, ma anche da aspetti fortemente contrastanti, che attengono alle dinamiche industriali, commerciali e turistiche, alle politiche economiche interne ma anche internazionali (specie in zone di confine come quella del sistema territoriale Friuli Venezia Giulia - Veneto) e ad altri eventi di instabilità socio – politica, cui si è aggiunto dal 2020 il fattore legato alla pandemia, non prevedibili, si comprende la difficoltà di individuare una qualche forma previsionale dei livelli di traffico avente radici e forme nelle tecniche di tipo tradizionale. Le influenze dei molti elementi in gioco appaiono infatti così rilevanti sul traffico, da poter determinare, sia nel breve, che nel lungo periodo, modifiche non trascurabili delle curve di tendenza.
Se già abitualmente, per individuare un trend di crescita descrivibile con modelli statistici analitici quantitativi sarebbe necessario avere a disposizione, su molti anni, serie storiche di dati tra loro omogenei non soltanto riferiti al traffico, ma anche ai fattori descrittivi del contesto economico e sociale e ciò anche dei Paesi confinanti e limitrofi oramai anche esterni all'Europa, nel presente contesto e momento storico, nonché a fronte delle modificazioni intervenute nell'ultimo decennio in questa area geografica non consolidata sotto il profilo economico e politico, un approccio di questo tipo risulta praticamente impossibile.
Ciò nonostante, per dare una base teorica al procedimento previsionale, si sono adottate alcune ipotesi tendenti ad interpretare, come anticipato in quanto precede, due momenti evolutivi consequenziali, quello interpretativo di una limitata ripresa economica, dal 2013 al 2018 e quello del consolidamento nel periodo di interesse, che coinvolge gli anni dal 2019 al 2038, cui fa seguito un andamento costante fino a fine concessione (2051). Su questo schema di base è però stato necessario innestare la situazione contingente che si è venuta a creare nel 2020 e che interessa anche l'anno in corso. Ci si è pertanto trovati a dover ridefinire un nuovo "anno di riferimento", coincidente con il 2020, che tenesse conto sì di tutti i fattori di natura economico-sociale ed infrastrutturale, che comunque sono decisivi nell'individuazione delle tendenze, ma anche, al tempo stesso, degli effetti sui flussi di traffico – per quanto è possibile ad oggi individuare – determinati da una così significativa ed imprevedibile situazione sanitaria.
Nella stesura precedente della presente relazione di supporto al PEF, si era anche partiti da uno "scenario base", esplorando poi i possibili mutamenti delle tendenze alla luce degli ultimi dati disponibili, ovvero dal 2018 ai primi mesi del 2019, in modo da evidenziare dapprima dei limiti massimi e minimi del fenomeno traffico e successivamente da focalizzare le previsioni sulle curve previsionali giudicate più probabili. Nel presente aggiornamento, si è operato nello stesso modo, ma, dovendo considerare il 2020 si è dovuta fare più attenzione nella scelta dei periodi più significativi, escludendo quelli decisamente anomali relativi ai mesi del più restrittivo lockdown.

Si ricorda che, per individuare i parametri che sono sembrati meglio descrivere le potenziali evoluzioni, a livello globale, del traffico autostradale nell'area d'influenza dell'infrastruttura in oggetto, si sono considerate, nelle precedenti elaborazioni, a livello teorico, le tipologie degli andamenti già elaborati nel passato che, per gli anni antecedenti al 2007 e mediante un procedimento di best fit, avevano descritto i trend di crescita generali interpretativi della specifica realtà.

Nelle suddette elaborazioni, il punto di partenza era dato dal criterio, tradizionalmente seguito in campo trasportistico, secondo il quale si ipotizza che l'evoluzione dei volumi di traffico segua l'andamento della c.d. funzione logistica

$$f(t) = \frac{T}{(1 + a\, e^{-bt})}$$

dove f(t) rappresenta il valore del traffico in funzione del tempo, a e b i parametri di definizione della curva approssimante e T il valore asintotico di saturazione.

Questa curva, da un punto di vista metodologico, assume che, per una determinata realtà, caratterizzata da elementi territoriali e socioeconomici, la mobilità – in questo caso su strada – non possa crescere all'infinito, ma tenda a raggiungere un valore asintotico ovvero un punto di equilibrio, che praticamente identifica un livello di saturazione. Per individuare un livello di saturazione sufficientemente appropriato allo specifico contesto geografico, si era tenuto conto di una serie di fattori, alcuni dei quali derivanti da valutazioni di carattere tecnico e connesse alle caratteristiche delle infrastrutture ed alla capacità delle stesse, altri derivanti dall'andamento del traffico negli anni ed in particolare nel 2004, nel 2005, nel 2006 e nel 2007, ed altri connessi alle condizioni generali del sistema socio-economico. Fino a quella data infatti, poteva ancora essere possibile seguire una metodica classica, in quanto gli elementi maggiormente destabilizzanti – crisi economiche internazionali e globalizzazione dei mercati – non avevano ancora espresso i loro effetti nella particolare area di lavoro. Seguendo pertanto i principi dell'ingegneria del traffico che gestiscono il rapporto domanda/offerta, si erano ipotizzate, per il sistema A4-A23-A28 e, dal 2010, A4-A34, delle curve logistiche con un livello di saturazione teorico pari a 42.000 e 24.000 vtmg, rispettivamente per il traffico leggero e per quello pesante. Tali valori si collegavano, in parte, al valore massimo della capacità ritenuto accettabile per i tronchi autostradali (0.8 x capacità teorica HCM e quindi pari a 1600 veic.eq./h per corsia) e, in parte, alla curva di tendenza dimostrata dall'andamento del traffico negli anni esaminati. Ciò aveva evidenziato, tra l'altro, l'opportunità di disporre di una terza corsia sulle tratte caratterizzate da maggior carico, in modo da ottenere margini adeguati tra volumi in transito e massima portata di servizio tollerabile per questo tipo di categoria stradale (senza cioè che vengano meno le sue prerogative essenziali).

L'espressione del trend complessivo era stata ottenuta anche tenendo conto di alcune condizioni al contorno, che riguardano separatamente le due categorie dei veicoli leggeri e di quelli pesanti.

In particolare, per quanto concerne i veicoli leggeri, si erano considerati gli incrementi di mobilità, specialmente turistica, manifestatisi a seguito dei miglioramenti nelle strutture ricettive regionali e dell'evoluzione delle condizioni economiche nei Paesi dell'Est (si sono infatti osservati negli anni trend positivi sia riferibili ad utenti originati in questi Paesi, che riferibili ad utenti dell'Europa occidentale che frequentano i poli turistici, specialmente balneari, di Istria e Croazia), ma anche conseguenti al forte sviluppo delle grandi strutture di vendita in Friuli Venezia Giulia, che negli anni dal 2001 al 2010 hanno determinato

veri e propri flussi incrementali nelle ore e giornate canoniche di massima affluenza (pomeriggi dei fine settimana).

Per quanto riguarda la componente del traffico commerciale che, come noto, è molto variegata e si compone di categorie anche molto diverse fra loro, si era partiti ancora dai dati reali degli anni sempre fino al 2007, che hanno messo in evidenza una crescita del 5,1% al 2005 e del 6,12% al 2006, in termini di veicoli x km. Per quest'ultima componente si era poi valutato che potrebbero manifestarsi delle modifiche sostanziali nel sistema di trasporto merci assolutamente non prima del 2025, più facilmente dopo quella data, con l'entrata in esercizio di eventuali nuove infrastrutture ferroviarie e l'attuazione degli indirizzi strategici sul traffico di lunga percorrenza. Come si è visto al capitolo precedente, è probabile che questo fattore risulti decisamente meno influente e comunque alla data attuale non sembra aver inciso in alcun modo apprezzabile sul trasporto pesante su gomma. La lentezza nell'applicazione delle politiche che oggi hanno più il sapore di una dichiarazione d'intenti, che non quello di un piano operativo, dovrebbe quindi far registrare ancora per diversi anni un incremento nel traffico pesante su strada seguito poi, se non da un'inversione di tendenza, almeno da un arresto nella crescita. Un peso crescente potrebbe invece avere lo sviluppo della logistica che, se non tale da stravolgere l'attuale sistema di scambi, potrebbe determinare un riordino almeno nelle modalità della distribuzione. Oltre a ciò si erano considerati i fattori di crescita legati agli effetti geopolitici determinati sia dall'allargamento dell'EU e secondariamente dallo spostamento del baricentro del traffico Est – Ovest verso oriente, suscettibili di generare ribaltamenti, generalmente di segno positivo, sul trasporto delle merci in quest'area geografica e, conseguentemente, sui flussi di traffico.

Ora, nel presente studio previsionale si sono dovuti considerare i valori d'esercizio degli anni 2008 – 2019, caratterizzati dapprima dai cali del biennio 2008 – 2009 per entrambe le categorie dei veicoli leggeri e di quelli pesanti, poi dalla ripresa evidenziatasi nel 2010, dall'ulteriore contrazione tra il 2011 e il 2013 e finalmente dagli incrementi riavviatisi a partire da quella data fino al 2016 e dalla successiva stagnazione finanche contrazione soprattutto del traffico leggero negli anni 2018 e 2019. V'è però da sottolineare che, con riferimento agli scenari 2017 – 2019, sulla A4 si sono manifestati gli effetti dei cantieri operanti sui vari tratti, per cui anche questo dato non può essere considerato espressione di un trend generale, bensì di una situazione sicuramente anomala. Ciò ha aggiunto complessità nella complessità.

Come ovviamente già evidenziato la presenza dei cantieri ha avuto un peso non trascurabile sui volumi effettivi di traffico, in quanto per molti giorni all'anno la corsia destinata ai veicoli pesanti è praticamente alla saturazione e quella dei leggeri non ha raggiunto i livelli di servizio auspicati, obbligando a forti contrazioni delle velocità di marcia (sono anche state installate apparecchiature autovelox che hanno fatto registrare fino a 200 infrazioni al giorno, nei primi tempi, e poi hanno agito come forti deterrenti; d'altro canto, ciò è stato necessario ai fini della sicurezza). Questa elevata variabilità e le condizioni registrate negli ultimi anni, anche escludendo i mesi del lockdown, sostanzialmente impediscono di individuare delle curve di tendenza raccordabili con quelle del periodo precedente.

Fino al 2016, i diversi fattori avevano quindi portato ad una stima dell'evoluzione del traffico descrivibile anche con un supporto matematico approssimante attraverso polinomiali impostate sui valori numerici degli ultimi esercizi, che prevedevano, per i veicoli leggeri, un incremento gradualmente decrescente fino al 2025 e successivamente un lento assestamento ripercorrendo un andamento di tipo logistico, per il comparto pesante si era prevista invece una tendenza prudentemente in crescita fino circa al medesimo orizzonte del

2025, per ripercorrere poi, del pari, un andamento del tipo logistico; per nessuna delle due categorie si era tuttavia ipotizzato ancora il raggiungimento della saturazione nel periodo di interesse.

Nel presente studio, si è dovuto tenere conto, come si diceva, dapprima dei dati effettivi dei flussi di traffico negli anni 2017-2019 - se pur con le dovute avvertenze a causa dell'influenza dei cantieri - alla luce degli svarianti elementi potenzialmente significativi sull'evoluzione del fenomeno e, sovrapporre, a questo scenario, gli effetti delle restrizioni determinate dalla pandemia. Se quindi, dapprima si sono corrette le precedenti previsioni incidendo negativamente sull'evoluzione della componente leggera ed incrementando per contro leggermente la tendenza positiva del traffico merci, successivamente, dovendo partire da un "anno di riferimento" comunque penalizzato - anche avendo escluso i mesi "peggiori" da febbraio ad aprile -, si è dovuta ipotizzare una ripresa che, in ogni caso, va prevista sia nel 2021, come pure nel 2022 e, per la componente merci, anche nel 2023. Sono infatti questi gli scenari che sono sembrati più plausibili tenendo a riferimento la reattività più "immediata" della componente leggera (come emerge dalle prime risultanze delle analisi effettuate finora) e quella più lenta ma, si spera, anche più solida, legata alla componente merci, in rapporto ad un miglioramento della situazione economica che, dopo gli scossoni anche strutturali, ricevuti per varie ragioni negli ultimi tempi, imbocchi una strada di sviluppo un po' differente, ma, forse anche più "sostenibile" nel mondo attuale.

Nella **Figura 1** sono riportate le caratteristiche della curva previsionale assunta, i cui valori per gli incrementi sono riportati anche nella **Tabella 1.**

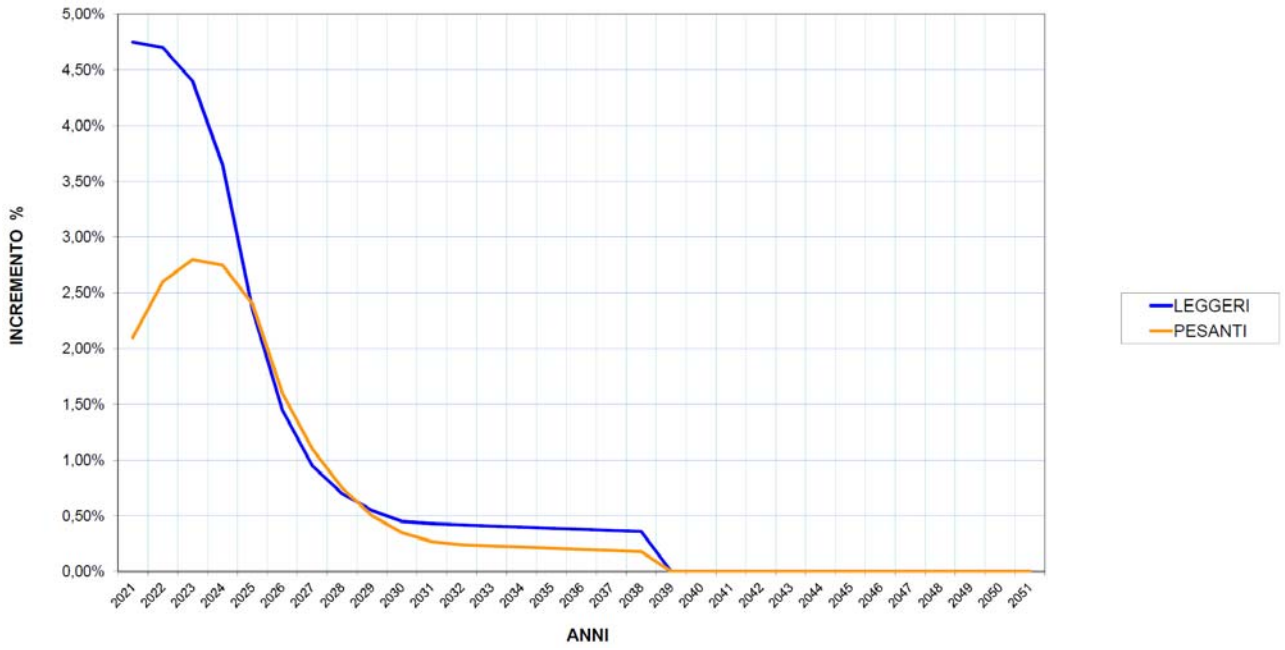


Figura 1 – Stima dell'evoluzione del traffico

Coefficienti previsionali di evoluzione del traffico		
ANNI	LEGGERI	PESANTI
2021	4,75%	2,10%
2022	4,70%	2,60%
2023	4,40%	2,80%
2024	3,65%	2,75%
2025	2,35%	2,40%
2026	1,45%	1,60%
2027	0,95%	1,10%
2028	0,70%	0,75%
2029	0,55%	0,50%
2030	0,45%	0,35%
2031	0,43%	0,27%
2032	0,42%	0,24%
2033	0,41%	0,23%
2034	0,40%	0,22%
2035	0,39%	0,21%
2036	0,38%	0,20%
2037	0,37%	0,19%
2038	0,36%	0,18%
2039	0,00%	0,00%
2040	0,00%	0,00%
2041	0,00%	0,00%
2042	0,00%	0,00%
2043	0,00%	0,00%
2044	0,00%	0,00%
2045	0,00%	0,00%
2046	0,00%	0,00%
2047	0,00%	0,00%
2048	0,00%	0,00%
2049	0,00%	0,00%
2050	0,00%	0,00%
2051	0,00%	0,00%

Tabella 1 – Stima dell'evoluzione del traffico – incrementi percentuali

Stabiliti i trend generali dell'evoluzione per le due componenti e le caratteristiche dell'"anno di riferimento" 2020, espresso attraverso gli scenari di carico di due fasce orarie significative sul sistema di competenza e nella sua area d'influenza, si sono quindi potuti attualizzare gli scenari di traffico simulati con il modello della mobilità sulla base del cronoprogramma degli interventi che prevede lo svolgimento con continuità delle lavorazioni pertinenti ai diversi lotti evidenziati al capitolo 1 (vedi figura a pagina seguente con l'ipotesi di sviluppo dei cantieri). A questo fine, si sono costruiti 10 scenari differenti – ognuno per i due intervalli temporali orari più significativi – interpretativi delle condizioni del deflusso indotte dai lavori nelle varie condizioni.

A questo proposito, vale la pena di precisare che, in conseguenza della articolazione effettiva dei vari cantieri, che è operativamente molto complessa e che tuttavia è stata schematizzata in modo sufficientemente dettagliato, i risultati specifici per ciascun semestre e specialmente le variazioni più consistenti potranno di fatto manifestarsi con ancor maggiore gradualità anche all'interno dei singoli periodi. Oltre a ciò, va anche sottolineato che, nella realtà, l'impatto effettivo dei lavori è ridotto sia nello spazio

(susseguirsi delle sotto fasi di lavorazione, scelta dei periodi meno critici per quelle suscettibili di creare maggiore disagio, ecc.), che nel tempo. Per contro, gli effetti reali sul deflusso sono spesso maggiori di quelli mediamente assunti nelle simulazioni: ad esempio l'effetto delle deviazioni tra segmenti contigui, che di fatto impediscono i sorpassi, le conseguenze degli accodamenti di veicoli pesanti che limitano i cambi di corsia in corrispondenza delle uscite ed obbligano i veicoli leggeri ad immissioni premature nella “coda”, i forti rallentamenti dei mezzi pesanti stessi, spesso costretti a consistenti riduzioni della velocità per lunghi periodi. Lo scopo del modello è stato quindi quello di individuare, pur in forma discreta in relazione ai diversi scenari infrastrutturali determinati dalle configurazioni dei cantieri, le modifiche nelle condizioni operative dei tratti oggetto dei lavori, in modo da simulare le diverse scelte di itinerario di quote di utenza in ragione delle maggiori convenienze. A partire dai valori orari simulati nei due scenari e dai rapporti tra i dati orari e quelli giornalieri effettivamente rilevati ai caselli e alle barriere terminali di competenza ed operando dei “raccordi” in modo da ottenere i valori sui tronchi intermedi, si sono poi ottenuti i valori del TGM per gli archi del sistema autostradale rappresentato nel modello. Da questi valori del TGM, che si riferiscono a giornate feriali, si è poi passati ai veicoli x km giornalieri in ragione delle lunghezze dei tronchi ed infine ai veicoli x km semestrali (tenendo conto che le simulazioni sono condotte per i giorni feriali e, pertanto, individuando il valore, per le due categorie dei leggeri e dei pesanti, della “giornata sabato – domenica equivalente”) componendo poi i singoli anni in ragione degli scenari parziali sui 6 mesi.

SCENARI DI SIMULAZIONE -->		1	2	3			4	5	6			7		8	9	10
SITUAZIONE CANTIERI		2020 anno base	2021 1 sem	2021 2 sem	2022 1 sem	2022 2 sem	2023 1 sem	2023 2 sem	2024 1 sem	2024 2 sem	2025 1 sem	2025 2 sem	2026 1 sem	2026 2 sem	2027 1 sem	2027 2 sem ----------> 2051
1	IV lotto: Gonars - nodo di Palmanova 1° stralcio: Gonars - Nodo Palmanova (incluso)	C	C													
2	IV lotto: Gonars - nodo di Palmanova 2° stralcio: Nodo Palmanova - Svincolo Palmanova (incluso)						C	C	C	C	C					
3	III lotto: Ponte Tagliamento - Gonars (compreso il ponte sul Tagliamento)	C														
4	II lotto: San Donà - Alvisopoli 1° stralcio: Portogruaro - Alvisopoli (senza casello)	C	C	C	C	C										
5	II lotto: San Donà - Alvisopoli 2° stralcio: San Donà - San Stino							C	C	C	C	C	C	C	C	
6	II lotto: San Donà - Alvisopoli 3° stralcio: San Stino - Portogruaro							C	C	C	C	C	C	C	C	
7	IV lotto: Casello Palmanova - Villesse 3° stralcio: Svincolo Palmanova - Villesse								C	C	C	C	C			
8	Casello Portogruaro								C	C						
9	Casello Alvisopoli									C	C	C	C	C		
10	Casello Lisert			C	C	C										

III Corsia | presenza cantieri | lieve influenza cantieri

I risultati ottenuti per le tre direttrici fondamentali (A4–A23–A57, A28 e A34), sono stati infine tarati per rapportarli ai valori veri da bilancio riferiti all'anno assunto a base nelle simulazioni; in questo modo si tiene conto complessivamente delle situazioni di traffico e si correggono alcuni errori derivanti, in particolare, dalla non perfetta simulazione di alcune componenti del traffico "passante attraverso il sistema di competenza" ovvero che utilizzano il sistema stesso senza essere intercettati in caselli o barriere dello stesso. Questo aspetto ha rilevanza nel momento in cui non è più possibile mantenere in funzione, nelle fasi di cantiere, le apparecchiature a portale di rilevamento dei flussi in sezioni interne della rete di competenza (cosa che invece avveniva negli anni scorsi, garantendo dei dati di riscontro di significativa importanza). Per limitare queste difficoltà contingenti, si sono tuttavia esaminate, nell'ambito del processo di taratura del modello di simulazione, le matrici O/D globali ed aggregate per mesi significativi. Ciò ha permesso di ottenere, attraverso un procedimento iterativo, degli scenari rappresentativi del traffico leggero e pesante sufficientemente attendibili ed utili per le finalità del presente studio.

Il calcolo di attualizzazione avviene poi, per ciascuna direttrice, applicando i coefficienti evolutivi a ciascuno scenario e trasferendo i periodi di validità dello stesso (ovvero del perdurare delle specifiche condizioni operative) all'interno di una tabella complessiva.
I valori di traffico, espressi in termini di veicoli x km, dall'esercizio 2020 a quello 2051, risultano quindi ottenuti dalla somma delle quote di pertinenza della A4–A23–A57 (quest'ultima in termini di "veicoli virtuali" derivanti dalla distribuzione concordata con le altre Società in sede di attivazione del Passante di Mestre), della A28 e della direttrice Villesse–Gorizia (A34). Da queste elaborazioni si sono dedotti i coefficienti dell'andamento "globale" del traffico sul sistema di competenza (A4, A23, A57, A28 e A34). I risultati del procedimento di calcolo condotto sono evidenziati in forma tabellare e grafica (si veda la **Figura 2 – CALCOLO PREVISIONALE** e i grafici di **Figura 3** in coda al documento).
In conclusione, relativamente alle ipotesi di evoluzione del traffico illustrate, sussistono comunque delle cautele. Il volume di traffico ipotizzabile negli anni è infatti più che mai influenzato da diverse variabili economiche, politiche e culturali anche di difficile identificazione e quantificazione temporale specie per arterie con una collocazione geografica contemporaneamente "di frontiera" e "centrale" rispetto ad un ambito internazionale che oggi va considerato nella sua globalità. A ciò si aggiungono le incertezze che accompagnano gli interventi sulla rete, che, a loro volta, introducono oscillazioni anche molto forti nei livelli di fruizione delle infrastrutture coinvolte, nonché le altre incertezze contingenti.

In sintesi, si possono ribadire i seguenti elementi suscettibili di influenzare l'evoluzione del traffico:

- le scelte di politica economica generali e le tempistiche di attuazione delle stesse sia a livello nazionale, che internazionale e, tra queste, quelle riguardanti nello specifico le modalità di trasporto, tenendo conto dei modi "ferroviario", "marittimo" e delle implicazioni di un compiuto sistema di logistica;

- le reazioni a queste scelte, che determinano le situazioni economiche e che si traducono sia negli andamenti della produzione industriale, che nell'evoluzione dei rapporti commerciali, nelle zone più o meno limitrofe alla rete in concessione, con particolare riferimento a quelle esterne al territorio nazionale;

- le possibili evoluzioni delle nuove opportunità di sviluppo del territorio d'influenza della rete in argomento, in termini di "turismo evoluto sostenibile" e di "valorizzazione delle specificità";

- l'entrata in esercizio di nuove infrastrutture stradali in Italia (escluse quelle comprese nel Piano Finanziario del concessionario autostradale) e all'estero (in particolare la realizzazione di varie tratte inserite nel corridoio Mediterraneo (ex corridoio V) così come più sopra evidenziato, suscettibili di alterare la ripartizione modale o anche solo di creare nuovi percorsi preferenziali.

4. IL MODELLO STRUTTURALE DI CALCOLO E LA BASE DATI

Come già evidenziato al capitolo precedente, il modello della mobilità riveste grande importanza nell'ottenimento degli scenari previsionali sulla base dei quali costruire delle previsioni. Da un punto di vista metodologico, il procedimento si articola in due fasi fondamentali: la ricostruzione, appunto per simulazione, di una situazione "esistente" di riferimento, nella quale i rapporti di causa-effetto sono chiaramente individuabili (ovvero correlazione tra matrici origine/destinazione degli spostamenti e flussi sugli archi di un sistema rappresentativo della rete stradale) e la simulazione di situazioni future che vanno a modificare uno o più parametri mantenendo gli altri costanti di modo che le leggi che regolano domanda e offerta di traffico rimangano ancora valide.
Per la ricostruzione della situazione di riferimento assumono ovviamente grande importanza le analisi che si possono condurre sulla domanda e sull'offerta infrastrutturale. Se per quest'ultima le procedure sono piuttosto semplici, in quanto si tratta di acquisire elementi fisici inanimati e sostanzialmente fissi sul territorio, altro è il tema della domanda, poiché riguarda i comportamenti delle persone che variano nel tempo e nello spazio. I maggiori impegni riguardano quindi senz'altro l'individuazione dei parametri che esprimono la domanda.
Per ottenere degli scenari previsionali attendibili, negli anni, la concessionaria uscente si è fatta carico di svolgere diversi tipi di analisi, che inizialmente hanno portato alla costruzione di un modello di base e, successivamente, hanno permesso di focalizzare aspetti particolari e soprattutto di aggiornare la situazione di riferimento sulla base di nuovi dati di input e di modificate configurazioni infrastrutturali. Ottenuti diversi tipi di dati descrittori della domanda, si è poi trattato di ricomporre i risultati ottenuti per raggiungere un quadro complessivo focalizzato sugli elementi di maggiore interesse.
Vale la pena di ricordare alcune delle più importanti indagini di campo eseguite negli ultimi 20 anni:

- Interviste all'utenza sulla viabilità ordinaria, con particolare riferimento al sistema pordenonese e alla viabilità ordinaria principale dell'Isontino (all'epoca degli studi a supporto del completamento della A28 e della A34).

- Rilevamenti di lunga durata dei flussi veicolari in transito sulla viabilità principale ordinaria, sulla A28 e sulla direttrice Villesse - Gorizia utilizzando analizzatori dei flussi di traffico, per la definizione dei volumi nel periodo delle 24 ore e la stima del TGM.

- Rilevamenti manuali (conteggio dei veicoli in transito per categoria e direzione) su varie tratte della viabilità ordinaria ed in intersezioni significative in più fasce orarie, al fine della determinazione degli scenari di punta (tutt'ora in corso nell'area d'influenza del sistema autostradale in argomento).

- Rilevamenti, in varie fasce orarie, sulle tratte autostradali non soggette a pagamento di pedaggio, con il metodo della lettura parziale delle targhe per ricostruire le matrici origine/destinazione su quelle tratte (sempre all'epoca degli studi a supporto del completamento della A28 e della A34).

- Rilevazioni dei flussi di traffico mediante sensori posizionati all'interno della rete di competenza (2015).

Si sono poi utilizzati, con riferimento allo studio condotto nel 2016, previe opportune elaborazioni per ottenere parametri utili alla taratura del modello di simulazione, oltre a svariati risultati di analisi puntuali sulla rete viaria regionale, altre informazioni sui flussi di traffico derivanti da:

- campagne d'indagine condotte dalla Regione Friuli Venezia Giulia (2005);

- dati forniti da ASPI relativi alla A27 e alla A23 interconnesse con il sistema autostradale di competenza (2015);

- dati forniti da Concessioni Autostradali Venete S.p.A. relativi al Passante di Mestre e Venezia – Padova interconnesse con il sistema di competenza (2015);

- dati forniti dalla Provincia di Udine (ora Regione Friuli Venezia Giulia) sulle strade di competenza (2015);

- dati forniti dalla Provincia di Trieste (ora Regione Friuli Venezia Giulia) sulle strade di competenza (2015);

- dati forniti da Direkcija RS za ceste – organismo Sloveno sulla rete principale del Paese (Anni 2010 – 2014 – 2015).

Nel presente studio, si sono utilizzati in via prioritaria e previa elaborazione dei dati disaggregati:

- i volumi di traffico rilevati ai caselli e alle barriere di competenza;

- matrici delle consistenze dei flussi di traffico rilevabili articolate per categorie veicolari.

4.1. Modelli di interazione domanda-offerta

Modello di offerta

Per quanto attiene all'area di studio, il modello è stato esteso ad un'area vasta, delimitata, ad ovest, dal tracciato della S.S. 13, fino all'area di Mestre e, ad est, comprendente il territorio Sloveno fino a Lubiana. La versione attuale del modello comprende dunque un grafo dell'intera rete della viabilità principale della Regione Friuli Venezia Giulia, di parte di quella della Regione Veneto e degli archi principali della zona prossima ai confini orientali, situata in Slovenia.

Si è innanzitutto individuata l'ossatura viaria fondamentale sulla base di un'analisi interdisciplinare della struttura territoriale, in modo cioè da interpretare i rapporti tra localizzazioni ed individuare gli assi a supporto delle reciproche relazioni. Per confermare certe funzioni vengono condotti abitualmente sopralluoghi e verifiche di campo, anche con lo scopo di approfondire le analisi in determinate zone di interesse. Tra questi, negli anni è stato seguito l'avanzamento degli interventi sulle infrastrutture autostradali in area Slovena, sulla viabilità principale nel Pordenonese, nell'area Triestina e nelle zone confinanti del Veneto con riferimento alla realizzazione del Passante di Mestre. Sono altresì stati monitorati gli interventi più significativi di insediamento della grande distribuzione commerciale, specialmente se associati a modifiche infrastrutturali.
Come noto, gli elementi costitutivi di un grafo sono i "nodi", che necessitano di un'analisi puntuale per caratterizzare le "svolte", con i rispettivi perditempi e capacità, gli "archi" ovvero i segmenti stradali omogenei tra due nodi, le "zone territoriali", che discretizzano il territorio assunto quale insieme di ambiti origine e/o destinazione degli spostamenti ed i "connettori", che collegano appunto le zone territoriali ai nodi. Attualmente, sono state definite 200 differenti zone territoriali.
Queste semplificazioni del sistema reale sono spesso delicate ed è necessario valutare gli effetti derivanti da ciascuna ipotesi. È infatti possibile accettare delle approssimazioni della realtà soltanto se esse sono bene padroneggiate ovvero se si conoscono i motivi e le conseguenze di tali approssimazioni. Questi aspetti dipendono in una buona misura dalla scala alla quale si opera. Nella fattispecie, è stato necessario che i meccanismi di funzionamento dei nodi rispettassero quelli reali e ciò è stato fatto nella fase di attribuzione delle caratteristiche delle manovre di svolta, specifiche per ogni ramo afferente i singoli nodi. Se però il nodo rappresenta un centro abitato, si è tenuto conto di tempi complessivi di attraversamento dello stesso. Se invece il nodo coincide con un'intersezione stradale, sono stati attribuiti tempi di svolta alle varie manovre, ancorché di tipo standard. Attualmente, il modello comprende quasi 700 nodi nella situazione esistente.
Per quanto attiene agli archi, le loro caratteristiche sono state acquisite sia dai supporti cartografici disponibili, che direttamente sul campo. Queste analisi dirette sono fondamentali anche per valutare gli aspetti funzionali dei singoli archi, individuare eventuali penalizzazioni puntuali ed una serie di parametri utili nella definizione delle capacità (larghezza della sede stradale, presenza di ostacoli laterali, densità degli accessi, ecc.). Attualmente la rete esistente si compone di oltre 2.200 archi.
Il grafo interpreta quindi in modo discretamente dettagliato non soltanto l'infrastruttura autostradale, ma anche le condizioni della rete della viabilità ordinaria, specialmente nelle zone più prossime ai corridoi autostradali che, in questo studio, hanno maggiore interesse. Il grafo del sistema infrastrutturale esistente costituisce la base dello strumento di simulazione, in quanto il modello domanda-offerta è tarato facendo riferimento a questa configurazione.
Per la simulazione degli scenari previsionali sono invece introdotte nel grafo le modifiche attinenti ai singoli interventi infrastrutturali. Naturalmente, le simulazioni avvengono a domanda invariata in modo da evidenziare solo gli effetti determinati dalle modificazioni dell'offerta.

Modello di domanda

Il modello della mobilità è di tipo dinamico ovvero è un modello di assegnazione delle matrici del traffico alla rete in cui si assume che la scelta di un itinerario dipenda, in primo luogo, dal tempo di viaggio. I tempi di

viaggio dipendono, a loro volta, dalle caratteristiche delle strade e degli incroci, dalle lunghezze degli itinerari e dal grado di carico presente sugli archi e nelle intersezioni. Quest'ultimo aspetto gioca un ruolo tanto più rilevante quanto più i flussi di traffico sono elevati ossia prossimi alla capacità delle strade. In reti cariche, il tempo di percorrenza di un arco e il tempo di svolta t corr sono determinati da funzioni CR (capacity restraint), che descrivono le correlazioni tra il corrente volume di traffico, q, e la capacità q max. Nella fattispecie si sono adoperate funzioni CR conformi alle specifiche dell'HCM ("Highway Capacity Manual" 2000). Il risultato di queste correlazioni è appunto il tempo di viaggio corrente t corr:

$$t\ corr = t\ o\ (1 + a\ (\ q\ /\ \ c\ .\ q\ max)\ b)$$

con:
t corr = tempo di viaggio corrente nella rete carica (s)
t o = tempo di viaggio nella rete scarica (s)
q = volume di traffico su di un elemento di rete e nell'unità di tempo
q max = capacità dell'elemento di rete
a, b, c = parametri sperimentali.

A questo tempo corrente, che rappresenta l'impedenza propria dell'arco, possono essere aggiunti altri "tempi", che rappresentano "impedenze" particolari. Nel caso di archi a pedaggio, si sono costruite particolari impedenze rappresentative di questo fattore, che tengono conto di un equilibrio tra costo di viaggio supplementare e valore del tempo. I parametri sono articolati tra la categoria dei veicoli leggeri e quella dei mezzi pesanti.
Nel modello impiegato si sono assegnate più matrici di domanda (categoria dei veicoli leggeri e categoria dei veicoli pesanti) contemporaneamente, attraverso un procedimento "multiequilibrio". Questo procedimento consente di tenere conto di vincoli diversi sulla rete per le due categorie (impossibilità di usare determinate strade, impossibilità di effettuare determinate manovre o limiti di velocità diversi). Il modello effettua così una ricerca di itinerario che considera l'impedenza specifica per ogni classe di domanda.
Per quanto attiene alla domanda da assegnare, si sono costruite delle matrici origine/destinazione inizialmente a partire dai dati territoriali ISTAT; l'aggiornamento e l'integrazione delle stesse è poi avvenuta negli anni con il supporto di un'ampia base di dati reali sui flussi di traffico riferiti agli anni 2004 – 2019 come innanzi specificato, per i quali si ha una buona disponibilità di informazioni attinenti ad un vasto insieme di tronchi stradali. Per il sistema autostradale di competenza e, in particolare per le analisi relative alla costruzione dell'"anno di riferimento" 2020, si sono utilizzati i valori dei flussi appunto fino a questo ultimo anno. All'intera base dati relativa ai flussi sulle autostrade di competenza a pedaggio viene data priorità nell'ambito dei processi di aggiornamento del modello.
Per poter utilizzare un modello di tipo dinamico, le simulazioni dei flussi di traffico sono condotte su scenari orari. In particolare, si è lavorato ricostruendo gli scenari 8.00 – 9.00 e 17.00 – 18.00, che rappresentano, per la maggior parte delle realtà autostradali, delle condizioni di carico elevato. Come già accennato, i dati sui volumi di traffico sono articolati nelle due componenti dei veicoli leggeri e dei veicoli pesanti (nel modello di simulazione questi ultimi sono espressi in termini di veicoli equivalenti).

Attualmente, nello scenario orario 8.00 – 9.00 sono assegnati 58.269 spostamenti di veicoli leggeri e 21.025 spostamenti di veicoli pesanti equivalenti. Nello scenario orario 17.00 – 18.00 sono invece assegnati 58.412 spostamenti di veicoli leggeri e 19.443 spostamenti di veicoli pesanti equivalenti. La calibrazione del modello avviene attraverso un procedimento iterativo di ricerca del "best fit" tra dati O/D assegnati e dati rilevati sulla rete nelle "sezioni di riscontro".

Si precisa che, in tutti gli scenari, si è tenuto conto del sistema di pedaggiamento che comprende un pedaggio virtuale alla barriera di Portogruaro pari a 10 km, un pedaggio virtuale alla barriera di Sacile Ovest pari a 10 km, un pedaggio virtuale alla barriera di Villesse pari a 10 km, un pedaggio virtuale pari a 5 km a Udine Sud e un pedaggio virtuale pari a 7 km alla barriera del Lisert. Oltre a ciò si è tenuto conto del sistema di ripartizione tariffaria applicato nel sistema Tangenziale di Mestre individuando un "pedaggio virtuale equivalente" da applicare all'ultimo tronco di competenza della A4 (ossia immediatamente ad est del Bivio Passante) e che è emerso essere pari a 7,3 km per la componente leggera e a 4 km per quella pesante, sulla base dei flussi ad est del bivio Passante e presenti alla barriera di Venezia Est. In tal modo si è tenuto conto delle quantità complessive dei veicoli chilometro, sia reali, che virtuali.

4.2 Risultati delle simulazioni e rappresentazione degli scenari previsionali

Rispetto alle versioni precedenti, nel presente aggiornamento dello studio, la costruzione dell'"anno di riferimento" 2020 ha richiesto appunto, come già in precedenza evidenziato, alcune riflessioni sulla significatività dei valori rispetto alle forti contrazioni registrate nei periodi di lockdown. Assumendo comunque un approccio prudenziale, in quanto gli effetti della pandemia erano – a fine 2020 – e sono ancora, estremamente percepibili sulla mobilità in generale – specchio delle varie attività umane –, anche dopo i periodi più restrittivi e critici, si sono assunti per le valutazioni i dati di traffico pertinenti ai mesi da maggio ad ottobre 2020 ovvero su 6 mesi. Tra l'altro, in questi 6 mesi sono contenuti praticamente tutti quelli più significativi già in precedenza assunti per costruire l'anno rappresentativo delle "situazioni esistenti".

Si è pertanto ottenuto uno scenario "di calcolo" che, rapportato all'anno, ha avuto il ruolo di determinare il punto di partenza sul quale innestare le successive previsioni evolutive. In altri termini, si è tenuto conto delle contrazioni segnalate dai dati del 2020, ma si sono esclusi i valori più alti degli abbattimenti che devono essere considerati eccezionali. Si è pertanto dato peso al fatto che la mobilità in generale e soprattutto quella leggera ha, di fatto, subito una drastica riduzione per effetto delle criticità sanitarie, specialmente per quanto riguarda gli spostamenti di più lungo raggio (peraltro fino a non molto tempo fa possibili solo motivatamente), assumendo comunque uno scenario di ragionevole normalità, come quello tipicamente manifestatosi nei mesi centrali del 2020.

Avendo raggiunto una accettabile rappresentazione della situazione esistente su queste basi, si sono estratti, come negli studi precedenti, i valori riguardanti gli archi autostradali nei due scenari orari simulati. Essi sono poi stati estesi ai valori del TGM sui singoli tronchi. Come accennato al precedente capitolo, questa operazione è condotta sulla base dei rapporti esistenti tra i valori dei flussi nelle diverse fasce orarie ed i valori giornalieri del traffico (tutti dati noti con precisione in corrispondenza delle barriere e dei caselli del sistema di competenza), peraltro variabili nei diversi mesi e pertanto mediati sui periodi assunti. Si precisa

che le simulazioni orarie riguardano le giornate feriali e, di conseguenza, anche il TGM si riferisce alle giornate feriali. I valori di dettaglio dei singoli caselli e barriere sono infatti elaborati, per i diversi mesi, in modo da ottenere i valori nei due scenari orari delle giornate feriali e nelle varie articolazioni per tipologia veicolare; analogamente si elaborano i dati relativi alle giornate di sabato e domenica, sempre nei mesi trattati, onde valutare le differenze di questo scenario rispetto a quello feriale e si calcolano infine i valori equivalenti per le classi dei mezzi pesanti, in modo da disporre soltanto di due categorie nelle simulazioni e nei successivi calcoli dei veicoli x km. Da queste elaborazioni sono desumibili diverse caratteristiche del traffico che interessa il sistema di competenza. Come si è detto in precedenza, ai fini del presente studio si sono costruiti 10 scenari previsionali orari (dei quali il primo è l'"anno di riferimento") in funzione della progressione degli interventi infrastrutturali previsti dal PEF (si veda lo schema riportato in quanto precede con il programma di sviluppo dei cantieri, precisando che, nel presente aggiornamento, gli scenari si riferiscono ad intervalli semestrali, in modo da eseguire le simulazioni in modo più aderente alle situazioni reali). Per tenere conto della realizzazione della Terza Corsia sulla A4, nel modello si è ipotizzata, sempre secondo i criteri definiti dall'Highway Capacity Manual 2000, che lungo i tronchi ove sono via via previste le lavorazioni, si verifichi una riduzione dei livelli di servizio e quindi un rallentamento della marcia (ponendo generalmente un limite nelle curve di deflusso pari a 110 km/h, solo in limitati punti pari a 90 km/h), pur a fronte del mantenimento di due corsie di marcia, ma di larghezza ridotta rispetto alla sezione corrente. Come noto, una riduzione della capacità è prodotta anche dall'effetto "ostacolo laterale", tanto più significativo in presenza di veicoli di grande dimensione, praticamente sempre presenti e compatti sulla corsia di destra. Il procedimento permette così di simulare le temporanee possibili contrazioni dei flussi di traffico nei periodi specifici.

I grafi caricati relativi ad ogni scenario infrastrutturale, presuppongono l'invarianza delle matrici O/D di domanda, intendendo esplorare i soli effetti delle modifiche dell'offerta. Questo metodo permette di studiare, isolandoli, i due parametri fondamentali che determinano i livelli di mobilità su di una rete.

Per calcolare i veicoli x km annuali si sono poi individuati, dapprima, per ogni scenario e per ogni tronco (identificato da una propria codifica), i coefficienti di raccordo tra valori orari e valori del TGM feriali (dal lunedì al venerdì) e, successivamente, si sono riportati tali dati in una tabella complessiva, precisando che la stessa costituisce parte di un processo automatico costruito per step, all'interno del quale è stata mantenuta anche una maschera finalizzata ad esplorare gli effetti di diverse modalità di pedaggiamento per categorie di utenti, in particolare per non-residenti e residenti in determinate aree, cosa che è stata fatta in passato, ma che non è stata elaborata nel presente studio.

Sulla base poi delle lunghezze degli archi e di un coefficiente finalizzato a trasformare i valori giornalieri in un dato di valenza semestrale, si sono ottenuti i veicoli x km, dapprima su base semestrale e poi anche su base annua, tenendo conto delle durate di ciascuno scenario non soltanto per l'anno di riferimento, ma anche per tutti gli scenari previsionali considerati.

I risultati ottenuti mediante il modello strutturale di simulazione della mobilità nell'area geografica di interesse, espressi in veicoli x km all'anno di riferimento, ossia al 2020, sono poi stati attualizzati, applicando le curve di evoluzione in precedenza descritte, ai fini delle previsioni sull'arco temporale 2020 – 2038 esteso con andamento costante sino al 2051.

Come già accennato, queste operazioni sono state condotte separatamente per ciascuna arteria, ossia A4 ed A23 (con A57 per tenere conto dei veicoli virtuali nella zona del Passante di Mestre), A28 e direttrice Villesse – Gorizia (A34), in modo da evidenziare anche singolarmente sia gli effetti dei cantieri, che gli specifici apporti – sia di domanda di traffico, che economici - al sistema (si vedano i grafici di **Figura 3**).

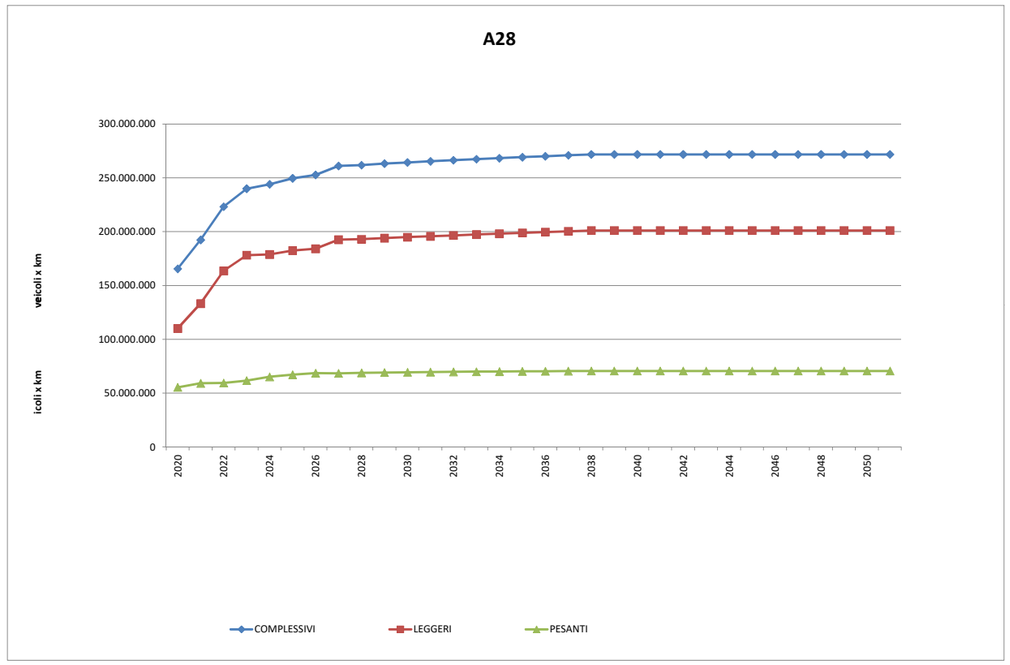
Nella tabella di **Figura 2**, sono stati riportati nella zona superiore i valori dei veicoli x km per tutta la rete dall'anno 2006-2007 all'anno 2018-2019, che sono impostati sui due semestri. Successivamente, dal 2019, II° semestre, i valori di bilancio sono stati rapportati all'anno solare. Dal 2020 i valori sono articolati per ogni direttrice. Per gli anni 2020 e 2021, si sono poi inseriti i valori reali di bilancio per il 2020 e le stime assunte nel documento di budget dell'attuale gestore per il 2021; per questo motivo tali dati non risultano frutto di elaborazione secondo il presente procedimento, ma rappresentano elementi d'ingresso definiti.

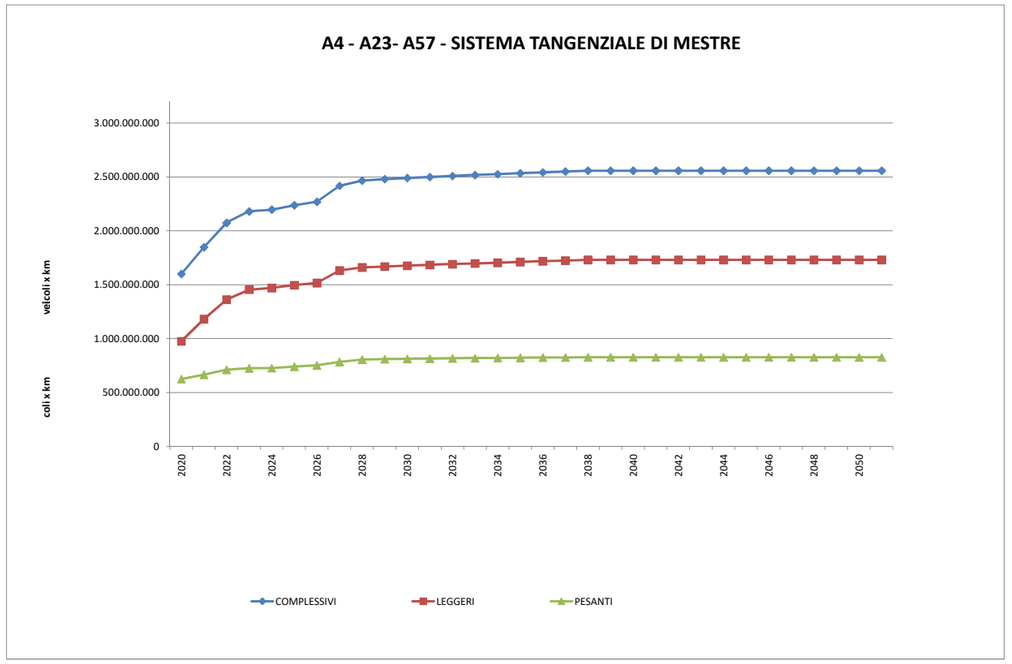
Negli anni successivi al 2021, ovvero dal 2022 al 2051, si sono inseriti nelle tabelle, sempre per ogni direttrice, i valori dei veicoli x km attualizzati secondo le curve di tendenza generali precedentemente definite, a partire dagli scenari simulati all'anno di riferimento. Le diverse colorazioni delle righe, nella Figura 2, evidenziano la valenza temporale delle diverse situazioni sulla base delle configurazioni dei cantieri. Come detto, il dato 2038 è stato poi considerato costante sino a fine concessione.

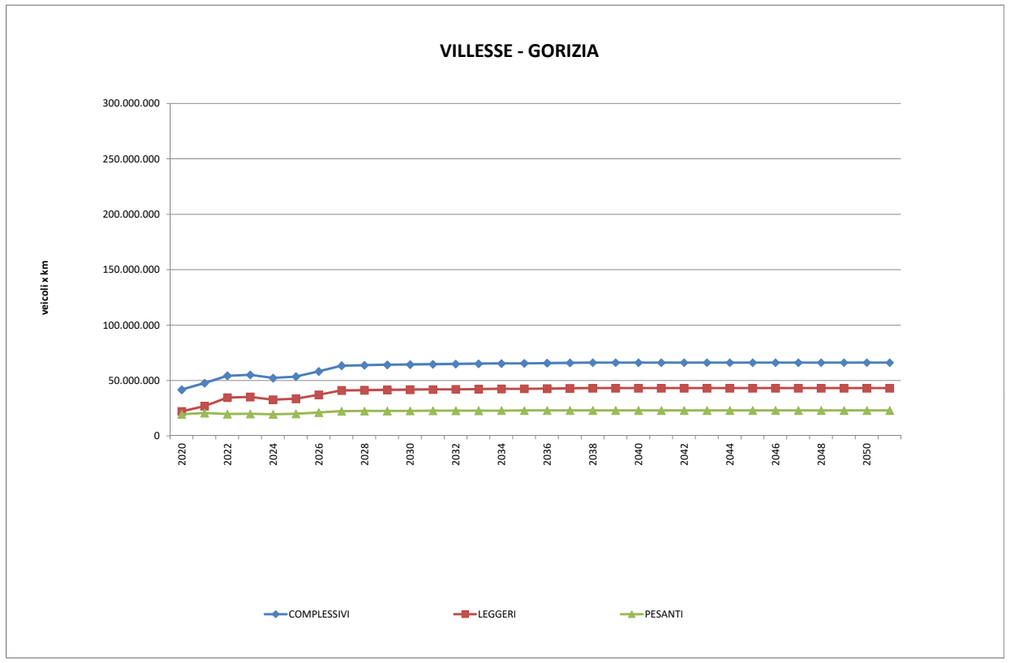
Il passaggio finale è costituito dalla composizione dei dati della tabella di Figura 2, che raccoglie i contributi delle tre direttrici, a formare i valori complessivi riferiti a tutta la rete.

ANNO	TRATTO A4 + A23 + A57 + TG MESTRE			COEFFICIENTI DI CRESCITA per TRATTO A4 + A23 + A57 + TG MESTRE			A28			DIRETTRICE VILLESSE-GORIZIA			VEICOLI PER KILOMETRO SU TUTTO IL SISTEMA DI COMPETENZA (veicoli paganti)			COEFFICIENTI DI CRESCITA per TUTTA LA RETE			ANNO
	COMPLESSIVI	LEGGERI	PESANTI	COMPLESSIVI	LEGGERI	PESANTI	COMPLESSIVI	LEGGERI	PESANTI	COMPLESSIVI	LEGGERI	PESANTI	COMPLESSIVI	LEGGERI	PESANTI	COMPLESSIVI	LEGGERI	PESANTI	
2006/2007													2.665.304.922	1.871.922.145	793.382.777				2006/2007
2007/2008													2.703.869.349	1.881.035.355	822.833.994	1,45%	0,49%	3,71%	2007/2008
2008/2009													2.599.837.500	1.841.469.152	758.368.348	-3,85%	-2,10%	-7,83%	2008/2009
2009/2010													2.563.555.988	1.843.901.311	719.654.677	-1,40%	0,13%	-5,10%	2009/2010
2010/2011													2.604.829.577	1.853.004.254	751.825.323	1,61%	0,49%	4,47%	2010/2011
2011/2012													2.546.316.549	1.815.321.641	730.994.908	-2,25%	-2,03%	-2,77%	2011/2012
2012/2013													2.403.300.226	1.705.398.533	697.901.693	-5,62%	-6,06%	-4,53%	2012/2013
2013/2014													2.422.645.371	1.713.891.696	708.753.675	0,80%	0,50%	1,55%	2013/2014
2014/2015													2.470.764.080	1.750.494.033	720.270.047	1,99%	2,14%	1,62%	2014/2015
2015/2016													2.576.146.929	1.819.447.134	756.699.795	4,27%	3,94%	5,06%	2015/2016
2016/2017													2.660.283.723	1.869.965.443	790.318.280	3,27%	2,78%	4,44%	2016/2017
2017/2018													2.641.051.652	1.826.735.188	814.316.464	-0,72%	-2,31%	3,04%	2017/2018
2018/2019													2.575.309.851	1.762.285.646	813.024.205	-2,49%	-3,53%	-0,16%	2018/2019
2019-2	1.197.819.238	834.338.309	363.480.929				125.941.478	94.381.082	31.560.396	31.676.105	20.826.120	10.849.985	1.355.436.821	949.545.511	405.891.310				2019-2
2020	1.601.097.679	976.157.847	624.939.832				165.539.307	110.107.317	55.431.990	41.700.782	22.226.419	19.474.364	1.808.337.769	1.108.491.583	699.846.186				2020
2021	1.848.432.362	1.181.609.411	666.822.951				192.428.572	133.281.562	59.147.011	47.683.929	26.904.404	20.779.525	2.088.544.863	1.341.795.377	746.749.487	15,50%	21,05%	6,70%	2021
2022	2.074.570.180	1.362.730.828	711.839.352	3,44%	3,89%	2,59%	223.202.079	163.640.561	59.561.519	54.323.078	34.610.411	19.712.667	2.352.095.337	1.560.981.800	791.113.537	12,62%	16,34%	5,94%	2022
2023	2.180.605.465	1.455.059.457	725.546.008	5,11%	6,78%	1,93%	239.974.096	178.250.058	61.724.038	55.138.215	35.221.986	19.916.230	2.475.717.776	1.668.531.500	807.186.276	5,26%	6,89%	2,03%	2023
2024	2.197.293.833	1.469.748.304	727.545.529	0,77%	1,01%	0,28%	244.041.972	178.856.827	65.185.145	52.272.338	32.737.969	19.534.369	2.493.608.144	1.681.343.101	812.265.043	0,72%	0,77%	0,63%	2024
2025	2.237.983.816	1.496.593.128	741.390.687	1,85%	1,83%	1,90%	249.629.330	182.500.809	67.128.521	53.596.234	33.596.930	19.999.304	2.541.209.379	1.712.690.867	828.518.512	1,91%	1,86%	2,00%	2025
2026	2.269.669.954	1.516.630.033	753.039.920	1,42%	1,34%	1,57%	252.790.086	184.202.515	68.587.572	58.249.481	37.056.820	21.192.660	2.580.709.521	1.737.889.368	842.820.152	1,55%	1,47%	1,73%	2026
2027	2.417.329.698	1.632.503.529	784.826.168	6,51%	7,64%	4,22%	261.099.113	192.651.782	68.447.331	63.410.712	41.079.238	22.331.474	2.741.839.522	1.866.234.549	875.604.973	6,24%	7,39%	3,89%	2027
2028	2.467.019.892	1.660.516.816	806.503.076	2,06%	1,72%	2,76%	261.841.638	192.989.850	68.851.788	63.849.934	41.350.974	22.498.960	2.792.711.465	1.894.857.640	897.853.824	1,86%	1,53%	2,54%	2028
2029	2.480.185.250	1.669.649.659	810.535.592	0,53%	0,55%	0,50%	263.247.341	194.051.294	69.196.047	64.189.859	41.578.405	22.611.455	2.807.622.451	1.905.279.357	902.343.094	0,53%	0,55%	0,50%	2029
2030	2.490.535.548	1.677.163.082	813.372.466	0,42%	0,45%	0,35%	264.362.758	194.924.525	69.438.233	64.456.102	41.765.507	22.690.595	2.819.354.409	1.913.853.114	905.501.294	0,42%	0,45%	0,35%	2030
2031	2.499.943.455	1.684.374.883	815.568.572	0,38%	0,43%	0,27%	265.388.417	195.762.700	69.625.717	64.696.958	41.945.099	22.751.859	2.830.028.831	1.922.082.683	907.946.148	0,38%	0,43%	0,27%	2031
2032	2.508.975.194	1.691.449.258	817.525.936	0,36%	0,42%	0,24%	266.377.722	196.584.904	69.792.818	64.927.732	42.121.269	22.806.464	2.840.280.649	1.930.155.430	910.125.219	0,36%	0,42%	0,24%	2032
2033	2.517.790.446	1.698.384.200	819.406.246	0,35%	0,41%	0,23%	267.344.244	197.390.902	69.953.342	65.152.884	42.293.966	22.858.919	2.850.287.574	1.938.069.067	912.218.507	0,35%	0,41%	0,23%	2033
2034	2.526.403.064	1.705.177.737	821.225.328	0,34%	0,40%	0,22%	268.289.104	198.180.465	70.108.638	65.372.807	42.463.142	22.909.665	2.860.064.975	1.945.821.344	914.243.632	0,34%	0,40%	0,22%	2034
2035	2.534.777.831	1.711.827.930	822.949.901	0,33%	0,39%	0,21%	269.209.236	198.953.369	70.255.866	65.586.524	42.628.748	22.957.776	2.869.573.590	1.953.410.047	916.163.543	0,33%	0,39%	0,21%	2035
2036	2.542.928.677	1.718.332.876	824.595.801	0,32%	0,38%	0,20%	270.105.770	199.709.392	70.396.378	65.794.428	42.790.737	23.003.691	2.878.828.875	1.960.833.005	917.995.870	0,32%	0,38%	0,20%	2036
2037	2.550.857.954	1.724.695.421	826.162.533	0,31%	0,37%	0,19%	270.978.996	200.448.865	70.530.131	65.996.579	42.949.180	23.047.398	2.887.833.529	1.968.093.466	919.740.063	0,31%	0,37%	0,19%	2037
2038	2.558.553.951	1.730.904.325	827.649.626	0,30%	0,36%	0,18%	271.827.566	201.170.481	70.657.085	66.192.681	43.103.797	23.088.884	2.896.574.198	1.975.178.603	921.395.595	0,30%	0,36%	0,18%	2038
2039	2.558.553.951	1.730.904.325	827.649.626	0,00%	0,00%	0,00%	271.827.566	201.170.481	70.657.085	66.192.681	43.103.797	23.088.884	2.896.574.198	1.975.178.603	921.395.595	0,00%	0,00%	0,00%	2039
2040	2.558.553.951	1.730.904.325	827.649.626	0,00%	0,00%	0,00%	271.827.566	201.170.481	70.657.085	66.192.681	43.103.797	23.088.884	2.896.574.198	1.975.178.603	921.395.595	0,00%	0,00%	0,00%	2040
2041	2.558.553.951	1.730.904.325	827.649.626	0,00%	0,00%	0,00%	271.827.566	201.170.481	70.657.085	66.192.681	43.103.797	23.088.884	2.896.574.198	1.975.178.603	921.395.595	0,00%	0,00%	0,00%	2041
2042	2.558.553.951	1.730.904.325	827.649.626	0,00%	0,00%	0,00%	271.827.566	201.170.481	70.657.085	66.192.681	43.103.797	23.088.884	2.896.574.198	1.975.178.603	921.395.595	0,00%	0,00%	0,00%	2042
2043	2.558.553.951	1.730.904.325	827.649.626	0,00%	0,00%	0,00%	271.827.566	201.170.481	70.657.085	66.192.681	43.103.797	23.088.884	2.896.574.198	1.975.178.603	921.395.595	0,00%	0,00%	0,00%	2043
2044	2.558.553.951	1.730.904.325	827.649.626	0,00%	0,00%	0,00%	271.827.566	201.170.481	70.657.085	66.192.681	43.103.797	23.088.884	2.896.574.198	1.975.178.603	921.395.595	0,00%	0,00%	0,00%	2044
2045	2.558.553.951	1.730.904.325	827.649.626	0,00%	0,00%	0,00%	271.827.566	201.170.481	70.657.085	66.192.681	43.103.797	23.088.884	2.896.574.198	1.975.178.603	921.395.595	0,00%	0,00%	0,00%	2045
2046	2.558.553.951	1.730.904.325	827.649.626	0,00%	0,00%	0,00%	271.827.566	201.170.481	70.657.085	66.192.681	43.103.797	23.088.884	2.896.574.198	1.975.178.603	921.395.595	0,00%	0,00%	0,00%	2046
2047	2.558.553.951	1.730.904.325	827.649.626	0,00%	0,00%	0,00%	271.827.566	201.170.481	70.657.085	66.192.681	43.103.797	23.088.884	2.896.574.198	1.975.178.603	921.395.595	0,00%	0,00%	0,00%	2047
2048	2.558.553.951	1.730.904.325	827.649.626	0,00%	0,00%	0,00%	271.827.566	201.170.481	70.657.085	66.192.681	43.103.797	23.088.884	2.896.574.198	1.975.178.603	921.395.595	0,00%	0,00%	0,00%	2048
2049	2.558.553.951	1.730.904.325	827.649.626	0,00%	0,00%	0,00%	271.827.566	201.170.481	70.657.085	66.192.681	43.103.797	23.088.884	2.896.574.198	1.975.178.603	921.395.595	0,00%	0,00%	0,00%	2049
2050	2.558.553.951	1.730.904.325	827.649.626	0,00%	0,00%	0,00%	271.827.566	201.170.481	70.657.085	66.192.681	43.103.797	23.088.884	2.896.574.198	1.975.178.603	921.395.595	0,00%	0,00%	0,00%	2050
2051	2.558.553.951	1.730.904.325	827.649.626	0,00%	0,00%	0,00%	271.827.566	201.170.481	70.657.085	66.192.681	43.103.797	23.088.884	2.896.574.198	1.975.178.603	921.395.595	0,00%	0,00%	0,00%	2051

Figura 2 - Calcolo previsionale







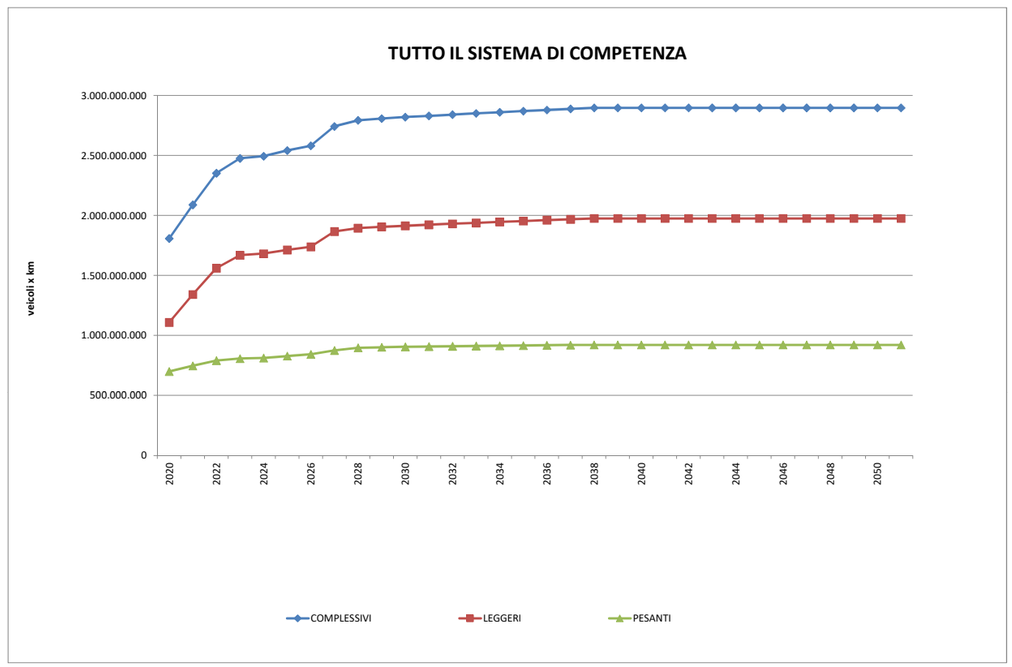


Figura 3 - Prevista evoluzione del traffico per direttrice e complessiva sulla rete

REGIONE AUTONOMA FRIULI VENEZIA GIULIA

Il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili

REGIONE DEL VENETO

ACCORDO DI COOPERAZIONE TRA AMMINISTRAZIONI AGGIUDICATRICI AI SENSI DELL'ART. 17 DELLA DIRETTIVA 2014/23/UE E DELL'ART. 13-BIS DEL DECRETO LEGGE 16 OTTOBRE 2017 N. 148 E SS.MM.II., RELATIVO ALLE TRATTA AUTOSTRADALI:

- A4 VENEZIA-TRIESTE;

- A23 PALMANOVA-UDINE;

- A28 PORTOGRUARO-CONEGLIANO;

- A57 TANGENZIALE DI MESTRE PER LA QUOTA PARTE;

- A34 RACCORDO VILLESSE-GORIZIA.

ALLEGATO J

INDICATORI DI QUALITÀ

1 - Velocità media di percorrenza del flusso veicolare.

Descrizione dell'indicatore:

Soglia Minima:

Soglia Obiettivo:

Soglia Ottimale:

Peso attribuito alla dimensione prestazionale:

2 - Disponibilità dell'infrastruttura (presenza di cantieri, in particolare in ore di punta e periodi vacanzieri).

Descrizione dell'indicatore:

Soglia Minima:

Soglia Obiettivo:

Soglia Ottimale:

Peso attribuito alla dimensione prestazionale:

3 - Fluidità ai caselli (per esempio, disponibilità delle casse automatiche ai caselli e efficienza del sistema Telepass).

Descrizione dell'indicatore:

Soglia Minima:

Soglia Obiettivo:

Soglia Ottimale:

Peso attribuito alla dimensione prestazionale:

4 - Stato della pavimentazione (difetti del manto stradale).

Descrizione dell'indicatore:

Soglia Minima:

Soglia Obiettivo:

Soglia Ottimale:

Peso attribuito alla dimensione prestazionale:

5 - Aggiornamento dinamico delle informazioni tramite panelli a messaggio variabile.

Descrizione dell'indicatore:

Soglia Minima:

Soglia Obiettivo:

Soglia Ottimale:

Peso attribuito alla dimensione prestazionale:

6 - Predisposizione di adeguate aree di sosta (rispetto alla superficie complessiva) riservate ai veicoli per l'autotrasporto di merci.

Descrizione dell'indicatore:

Soglia Minima:

Soglia Obiettivo:

Soglia Ottimale:

Peso attribuito alla dimensione prestazionale:

7 - Impiego di Intelligent Transportation Systems (ITS), anche al fine di efficientare la logistica e perseguire l'ottimizzazione dell'utilizzo dell'infrastruttura da parte dei veicoli pesanti e dei veicoli leggeri.

Descrizione dell'indicatore:

Soglia Minima:

Soglia Obiettivo:

Soglia Ottimale:

Peso attribuito alla dimensione prestazionale:

8 - Disponibilità di servizi di connettività (radio-mobile) e copertura del segnale radio sulla rete autostradale, interoperabili, aperti, ed in linea con le più avanzate e consolidate tecnologie del settore delle telecomunicazioni.

Descrizione dell'indicatore:

Soglia Minima:

Soglia Obiettivo:

Soglia Ottimale:

Peso attribuito alla dimensione prestazionale:

9 - Impiego di sistemi automatici per il monitoraggio strutturale delle infrastrutture (in particolare opere di attraversamento, muri di sostegno, rilevati e gallerie autostradali).

Descrizione dell'indicatore:

Soglia Minima:

Soglia Obiettivo:

Soglia Ottimale:

Peso attribuito alla dimensione prestazionale:

10 - Impiego di tecnologie free flow per l'esazione delle tariffe autostradali in grado di evolvere verso soluzioni interoperabili a livello comunitario.

Descrizione dell'indicatore:

Soglia Minima:

Soglia Obiettivo:

Soglia Ottimale:

Peso attribuito alla dimensione prestazionale:

11 - Customer satisfaction rispetto ai livelli di servizio complessivo e specifico per aree di interesse definite dal Concedente.

Descrizione dell'indicatore:

Soglia Minima:

Soglia Obiettivo:

Soglia Ottimale:

Peso attribuito alla dimensione prestazionale:

12 - Impiego di barriere di sicurezza laterali e in ragione della loro conformità alla normativa tecnica vigente.

Descrizione dell'indicatore:

Soglia Minima:

Soglia Obiettivo:

Soglia Ottimale:

Peso attribuito alla dimensione prestazionale:

13 - Impiego di barriere antirumore, in attuazione del Piano di Risanamento acustico ambientale previsto dalla Legge 447/95 e successivi decreti attuativi.

Descrizione dell'indicatore:

Soglia Minima:

Soglia Obiettivo:

Soglia Ottimale:

Peso attribuito alla dimensione prestazionale:

REGIONE AUTONOMA FRIULI VENEZIA GIULIA

Il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili

REGIONE DEL VENETO

ACCORDO DI COOPERAZIONE TRA AMMINISTRAZIONI AGGIUDICATRICI AI SENSI DELL'ART. 17 DELLA DIRETTIVA 2014/23/UE E DELL'ART. 13-BIS DEL DECRETO LEGGE 16 OTTOBRE 2017 N. 148 E SS.MM.II., RELATIVO ALLE TRATTA AUTOSTRADALI:

- A4 VENEZIA-TRIESTE;

- A23 PALMANOVA-UDINE;

- A28 PORTOGRUARO-CONEGLIANO;

- A57 TANGENZIALE DI MESTRE PER LA QUOTA PARTE;

- A34 RACCORDO VILLESSE-GORIZIA.

ALLEGATO K

DISCIPLINARE PER APPLICAZIONE SANZIONI E PENALI

ALLEGATO K

Sommario

Capitolo 1 - Limiti generali della sanzione e procedimento

1.1 Campo di applicazione della sanzione 1

1.2 Entità della sanzione 1

1.3 Importo massimo sanzioni pecuniarie amministrative su base annua 1

1.4 Competenza 1

1.5 Procedimento sanzionatorio 1

1.6 Decadenza 2

Capitolo 2 - Gli obblighi del Concessionario

2.1 Individuazione degli obblighi 3

Capitolo 3 - Penalità

3.1 Ambito di applicazione delle penali 6

3.2 Entità delle penalità 6

3.3 Competenza 6

3.4 Ambito ed accertamento delle penalità 6

Capitolo 4 - Penalità sulla Progettazione

4.1 Progettazione 7

Capitolo 5 - Penalità sulla Esecuzione dei Lavori

5.1 Esecuzione dei lavori 8

Capitolo 6 - Procedura per l'applicazione delle penali per le fattispecie relative alla progettazione ed alla esecuzione

6.1 Procedura per l'applicazione delle penali 9

Capitolo 7 - Penalità sull'esercizio

7.1 Obblighi sottoposti a penale derivanti da disposizioni convenzionali 10

7.2 Obblighi sottoposti a penale derivanti da disposizioni del Concedente 11

7.3 Procedura di applicazione delle penali 12

Capitolo 8 - Penalità connesse al programma annuale di monitoraggio

8.1 Rispetto dei livelli dei servizi 13

8.2 Elementi sottoposti a valutazione e relativi standard di riferimento 13

8.3 Segnalazioni di inadempimento: Procedura di applicazione della penale 17

Capitolo 9 - Revisioni e Modifiche

9.1 Revisioni e/ Integrazioni 18

Capitolo 1
Limiti generali della sanzione e procedimento

1.1 Campo di applicazione della sanzione

La sanzione si applica al Concessionario, salvo che il fatto costituisca reato, in caso di inosservanza degli obblighi individuati nel presente Disciplinare nonché dei provvedimenti emessi dal Concedente o in caso di mancata ottemperanza da parte del Concessionario alle richieste di informazioni o a quelle connesse all'effettuazione dei controlli, ovvero nel caso in cui le informazioni e i documenti acquisiti non siano veritieri, come meglio precisato nel presente Disciplinare.

1.2 Entità della sanzione

Nel presente disciplinare è fissata, per ciascuna tipologia di violazione, l'entità della sanzione che il Concessionario è tenuto a corrispondere, ferma restando la facoltà del Concedente di applicare una riduzione della sanzione fino al 20% dell'entità massima fissata nel presente disciplinare. L'entità della sanzione non potrà comunque essere inferiore ad euro 25.000.
Per le stesse non è ammesso quanto previsto dall'articolo 16 della legge 24 novembre 1981, n. 689.

1.3 Importo massimo sanzioni pecuniarie amministrative su base annua

L'importo massimo complessivo annuo delle sanzioni pecuniarie amministrative non potrà superare il 10% del fatturato annuo del Concessionario.

1.4 Competenza

Il soggetto competente ad irrogare le sanzioni pecuniarie di cui al presente disciplinare, è individuato nel Concedente.

1.5 Procedimento sanzionatorio

Il procedimento sanzionatorio è disciplinato dalla legge 24 novembre 1981, n. 689, pubblicata nella Gazzetta Ufficiale 30 novembre 1981, n. 329, S.O.
La sanzione viene applicata a seguito di accertamento di violazione ad uno degli obblighi di cui in prosieguo rilevati, anche, a seguito di:

a) richiesta di documenti, informazioni, dati;
b) accesso alle banche dati del Concessionario;
c) accesso agli Uffici competenti e/o ai luoghi in cui occorre effettuare le rilevazioni utili al controllo.

Se, a seguito di quanto riscontrato, dovesse configurarsi una violazione comportante l'applicazione di una sanzione di cui ai capitoli successivi del presente disciplinare, il Responsabile del procedimento sanzionatorio del Concedente provvederà a redigere apposito verbale di contestazione, contenente l'indicazione dell'obbligo violato, gli elementi di fatto configuranti l'inadempimento e la sanzione da applicare, unitamente a quanto dovuto per spese postali e di notifica, ingiungendo il pagamento alla Società nella persona del suo rappresentante legale. Il Concessionario è tenuto, oltre al pagamento della sanzione, a procedere all'adempimento dell'obbligo violato entro un termine congruo non inferiore a 30 (trenta) giorni decorrenti dalla data di ricezione della comunicazione relativa all'irrogazione della sanzione. Fanno eccezione gli adempimenti agli obblighi connessi all'accantonamento dei benefici finanziari di cui al presente Accordo di Cooperazione il cui adempimento deve avvenire nel bilancio dell'anno successivo.
Qualora il Concedente constati il mancato adempimento all'obbligo violato, nei termini di cui sopra, provvederà ad irrogare la medesima sanzione e così di seguito fino a quando il Concessionario non provveda ad adempiere, fatti salvi i casi in cui l'adempimento del Concessionario non sia più possibile. In caso di mancata ottemperanza si provvederà ai sensi di legge.
Le sanzioni dovranno essere corrisposte dal Concessionario entro 20 (venti) giorni dalla ricezione della comunicazione della loro applicazione da parte del Concedente, in caso di ritardo superiore a venti giorni, l'importo della sanzione da versare verrà incrementato del 10%. Nel caso in cui il ritardo sia superiore a mesi sei l'importo della sanzione verrà ulteriormente aumentato del 30%. In caso di mancata ottemperanza si provvederà ai sensi di legge per il recupero del credito. L'ammontare di dette sanzioni è versato in un conto corrente vincolato, intestato al Concedente.
In aggiunta alla sanzione, il Concessionario è tenuto al risarcimento degli eventuali maggiori danni sopportati dal Concedente a causa del ritardato adempimento e/o della violazione dei propri obblighi.
Se per il medesimo inadempimento sono previste altresì delle penali ai sensi dell'art. 33 dell' Accordo di Cooperazione, queste non si intendono alternative alle sanzioni. Resta inteso che l'applicazione di sanzioni di cui al presente disciplinare non si cumula con le penali ai fini del raggiungimento della soglia di cui all'art. 33.10 dell'Accordo di Cooperazione nonché ai fini di quanto previsto agli artt. 1.3 e 1.6.

1.6 Decadenza

Fermo restando quanto disposto all'art. 31 del presente Accordo di Cooperazione, in caso di reiterazione delle violazioni che comporti l'applicazione di sanzioni di importo superiore a quanto previsto al punto 1.3 del presente Disciplinare, per due annualità consecutive, il Concedente ha la facoltà di proporre la sospensione o la decadenza

della concessione.

Capitolo 2
➢ Gli obblighi del Concessionario derivanti dal presente Accordo di Cooperazione, soggetti a sanzione. ➢ Gli obblighi del Concessionario derivanti dall'art. 11, comma 5 della legge 23.12.1992, n. 498 e s.m.i..

2.1 Individuazione degli obblighi

Il Concessionario è tenuto al rispetto degli obblighi di seguito elencati.
In caso di inadempimento verrà applicata la relativa sanzione, come di seguito determinata:

- mancata presentazione al Concedente, per l'approvazione, dei progetti di manutenzione straordinaria, intendendo per tali tutti quegli interventi non ricadenti nei lavori di cui all'art. 9 comma 2, lettera i);
  Art. 9, comma 2, lettera j): **EURO 100.000,00**
  a progetto,

- mancata effettuazione, secondo le modalità indicate dal Concedente, della rilevazione statistica annuale della circolazione;
  Art. 9, comma 2, lettera k): **EURO 200.000,00**

- mancata adozione dei criteri di predisposizione del sistema di contabilità regolatoria, di allocazione delle spese generali e di ammissibilità massima dei costi secondo la disciplina introdotta dalla Delibera ART. n. 133/2018 e riportati all'Allegato F) del presente Accordo diCooperazione;
  Art. 9, comma 2, lettera l): **EURO 500.000,00**

- mancato invio al Concedente e all'ART, entro 30 giorni dall'approvazione del bilancio di esercizio, lo schema di contabilità regolatoria redatto in attuazione di quanto riportato nell'Allegato F) del presente Accordo di Cooperazione, una relazione illustrativa che descriva dettagliatamente le metodologie di contabilità adottate ai fini della valorizzazione dei costi e della allocazione delle componenti economiche e patrimoniali, nonché, una relazione, redatta da una società di revisione indipendente dal Concessionario, attestante il rispetto delle prescrizioni contenute nel medesimo Allegato F);
  Art. 9, comma 2, lettera m): **EURO 100.000,00**

- mancata fornitura, con cadenza trimestrale, anche in via telematica delle informazioni sulle attività oggetto di concessione, sui loro costi e ricavi, e sui rapporti di controllo e collegamento del Concessionario medesimo con altri

soggetti, nonché sull'esercizio delle facoltà di cui all'art. 35 comma 1 del medesimo Accordo di Cooperazione;
Art. 9, comma 2, lettera o): **EURO 25.000,00**

- mancata certificazione del bilancio, ai sensi dell'art. 11, comma 5, L. 498/92 e s.m.i., a mezzo di una società di revisione, anche se società non quotata in borsa, da scegliere ai sensi della normativa vigente;
  Art. 9, comma 2, lettera p): **EURO 1.000.000,00**

- mancato mantenimento di adeguati requisiti di solidità patrimoniale, come disciplinato dall'art. 9 del presente Accordo di Cooperazione;
  Art. 9, comma 2, lettera q): **EURO 500.000,00**

- mancata previsione e mantenimento nel proprio statuto di idonee misure atte a prevenire i conflitti di interesse degli amministratori e, per gli stessi, speciali requisiti di onorabilità e professionalità, nonché per almeno alcuni di essi, di indipendenza;
  Art. 9, comma 2, lettera s): **EURO 200.000,00**

- mancato rispetto dell'obbligo di sottoporre gli schemi dei bandi di gara nei termini di cui all'art. 9 del presente Accordo di Cooperazione;
  Art. 9, comma 2, lettera v): **EURO 25.000,00**
  a violazione,
- mancato mantenimento, nel proprio statuto, della presenza nel Collegio Sindacale di un funzionario del Concedente.;
  Art. 9, comma 2, lettera aa): **EURO 1.000.000,00**

- mancato aggiornamento e messa a disposizione del Concedente del Catasto Stradale Informatizzato (art. 13, comma 6 del D.Lgs. 30 aprile 1992, n. 285 "Nuovo Codice della Strada");
  Art. 9, comma 2, lettera g): **EURO 50.000,00**

- mancato rispetto dell'obbligo di dare immediata comunicazione al Concedente, in particolare, qualora constati la realizzazione di una nuova opera all'interno della fascia di rispetto dell'autostrada;
  Art. 9, comma 5: **EURO 25.000,00**

- mancato rispetto dell'obbligo di trasmettere al Concedente, entro due mesi dalla sua data di approvazione, il bilancio di esercizio approvato dall'Assemblea ed eventualmente il bilancio consolidato;
  Art. 14, comma 1: **EURO 100.000,00**

- mancato rispetto dell'obbligo di comunicare al Concedente, entro 2 mesi successivi all'operazione, le variazioni delle partecipazioni di cui al comma 2 dell'Art. 17 del presente Accordo di Cooperazione;
  Art. 14, comma 2: **EURO 100.000,00**

- mancata richiesta di preventiva autorizzazione del Concedente per l'esecuzione di operazioni nei termini di cui all'Art. 18, comma 1 del presente Accordo di Cooperazione;
  Art. 15, comma 1:

  EURO 5.000.000,00

- mancato rispetto dell'obbligo di comunicare al Concedente le eventuali modificazioni dello Statuto entro 30 giorni dalla loro attuazione;
  Art. 14 comma 6: **EURO 25.000,00**

- mancato rispetto dell'obbligo di corrispondere ai soggetti legittimati un canone annuo fissato in misura pari al 2,4% dei proventi netti dei pedaggi;
  Art. 18 comma 1: **EURO 100.000,00**

- mancata redazione, qualora non adottata, della Carta dei Servizi con indicazione degli standard di qualità dei singoli servizi;
  Art. 38: **EURO 1.000.000,00**

- mancato aggiornamento annuale della Carta dei Servizi entro il 31 dicembre con indicazione degli standard di qualità dei singoli servizi nei termini di cui al presente Accordo di Cooperazione;
  Art. 38: **EURO 100.000,00**

- mancata ottemperanza alle richieste di informazioni da parte del Concedente relative alle attività oggetto della concessione, entro un termine congruo comunque non inferiore a cinque giorni lavorativi decorrenti dalla data di ricezione della domanda, che potrà essere inviata anche via fax al numero che verrà indicato dal Concessionario. Per particolari richieste il Concedente potrà fissare un termine di risposta diverso, che dovrà comunque essere congruo, in ragione della natura delle informazioni;

  EURO 25.000,00
  per ogni mancata risposta,

- mancata ottemperanza alle richieste di informazioni da parte del Concedente connesse all'effettuazione dei controlli, entro un termine congruo comunque non inferiore a dieci giorni lavorativi decorrenti dalla data di ricezione della domanda;

  EURO 25.000,00
  per ogni mancata risposta,

- trasmissione al Concedente di informazioni e documenti non veritieri, fatti salvi errori materiali;
  di carattere tecnico **EURO 25.000,00**
  di carattere amministrativo **EURO 50.000,00**
  di carattere finanziario **EURO 100.000,00**

Capitolo 3
Penalità

3.1 Ambito di applicazione delle penali

Il presente Disciplinare fissa le fattispecie di inadempimento da parte del Concessionario alle disposizioni del presente Accordo di Cooperazione.

3.2 Entità delle penalità

L'entità delle penalità è determinata in misura fissa.

3.3 Competenza

Il soggetto competente ad irrogare le penali di cui al presente disciplinare, è individuato nel Concedente

3.4 Ambito ed accertamento delle penalità

Le penali vengono applicate a seguito di accertamento, da effettuarsi nel rispetto della normativa vigente, di inadempimento ad uno degli obblighi di cui in prosieguo rilevati, anche, a seguito di:

a) richiesta di documenti, informazioni e dati inerenti le attività oggetto di concessione;
b) accesso alle banche dati del Concessionario inerenti le attività oggetto di concessione;
c) accesso agli Uffici competenti e/o ai luoghi in cui occorre effettuare le rilevazioni utili al controllo inerenti le attività oggetto di concessione.

Gli inadempimenti che possono dare luogo a penali afferiscono alle seguenti tipologie di obbligazioni:

- Progettazione
- Esecuzione lavori
- Esercizio

nonché disallineamenti rilevati a seguito dell'espletamento del programma annuale di monitoraggio.

Il sistema di applicazione delle penali, per quanto attiene l'attività di monitoraggio, diviene efficace decorsi sei mesi dalla data di efficacia del presente Accordo di Cooperazione.

Capitolo 4
Penalità sulla Progettazione

4.1 Progettazione

Il Concedente applica al Concessionario, in caso di violazioni afferenti la progettazione, oltre alle penali di cui all'Art. 33 del presente Accordo di Cooperazione le seguenti penalità:

- mancato rispetto della prescrizione per cui i progetti devono indicare le caratteristiche delle opere e le cautele da osservare per gli attraversamenti di corsi d'acqua e delle strade pubbliche, nonché per gli allacciamenti a queste ultime;

EURO 10.000,00

Capitolo 5
Penalità sulla Esecuzione dei lavori

5.1 Esecuzione dei lavori

Il Concedente applica al Concessionario, in caso di violazioni afferenti l'esecuzione dei lavori, le penalità di cui all'Art. 33 del presente Accordo di Cooperazione.

Capitolo 6

Procedura per l'applicazione delle penali per le fattispecie relative alla progettazione ed all'esecuzione

6.1 Procedura per l'applicazione delle penali

I ritardi accumulati su ciascuna opera e l'ammontare complessivo della penale viene misurata annualmente dal Concedente sulla base dei dati forniti dal Concessionario.
Nel caso in cui il Concedente accerti un inadempimento da parte del Concessionario, afferente gli obblighi derivanti dalla progettazione o dall'esecuzione delle opere assentite in concessione, di cui al presente Disciplinare, il Concedente medesimo provvede alla immediata contestazione e contestuale messa in mora del Concessionario, fissando un congruo termine che comunque, salvo i casi di urgenza, non potrà essere inferiore a venti giorni, entro il quale il Concessionario dovrà adempiere o provvedere a fornire le proprie giustificazioni. Trascorso il termine così fissato, senza che il Concessionario abbia adempiuto ovvero presentato le proprie giustificazioni ovvero queste ultime non siano state motivatamente accettate dal Concedente, il medesimo Concedente potrà applicare la penalità nella misura fissata nel presente Disciplinare per lo specifico inadempimento, unitamente a quanto dovuto per spese postali e di notifica, ingiungendo il pagamento alla Società al suo rappresentante legale.
Le penali dovranno essere corrisposte dal Concessionario entro 20 (venti) giorni dalla ricezione della comunicazione della loro applicazione da parte del Concedente.
L'ammontare di dette penali è versato in un conto corrente vincolato intestato al Concedente. Trascorsi ulteriori venti giorni dalla data suddetta senza che la penale venga corrisposta, l'importo della stessa verrà incrementato del 10%.
In caso di mancato versamento oltre il termine predetto si provvederà ai termini di legge.
In aggiunta alle penali, il Concessionario è tenuto al risarcimento degli eventuali maggiori danni sopportati dal Concedente a causa del ritardato adempimento e/o della violazione dei propri obblighi.
Se per il medesimo inadempimento sono previste altresì delle sanzioni ai sensi dell'art. 33 del presente Accordo di Cooperazione, le penalità non si intendono alternative alle sanzioni. Resta inteso che l'applicazione di penali di cui al presente disciplinare non si cumula con le sanzioni ai fini del raggiungimento della soglie di cui agli artt. 1.3 e 1.6 del presente disciplinare nonchè di quelle previste dall'art. 33.10 dell'Accordo di Cooperazione

Capitolo 7

Penalità sulle attività di esercizio

La presente sezione individua le aree di attività dell'esercizio autostradale e gli standard di servizio al cui rispetto il Concessionario è tenuto nonché i criteri per il calcolo delle penali in caso di inadempimento da parte del Concessionario stesso.

7.1 Obblighi sottoposti a penale derivanti da disposizioni convenzionali

- mancato rispetto dell'obbligo di presentare all'esame del Concedente entro il mese di novembre di ciascun anno, il programma dei lavori di ordinaria manutenzione, che intende eseguire nell'anno successivo. La classificazione degli interventi di cui sopra è riportata nell'Allegato C) al presente Accordo di Cooperazione;
  Art. 9, comma 2, lettera i): **EURO 10.000,00**
  per ogni giorno di ritardo,

- mancata attivazione e mantenimento di un servizio di soccorso stradale;
  Art. 9 comma 2, lettera f): **EURO 1.000.000,00**

- mancato adempimento dell'obbligo di apporre, a proprie spese, i segnali indicatori di avvio in autostrada sulle strade pubbliche, su richiesta del Concedente e/o degli Enti locali, ed in accordo con gli Enti proprietari di dette strade;
  Art. 25, comma 10: **EURO 25.000,00**

- apertura ed esercizio di ciascuna autostrada o dei tratti funzionali di essa o degli svincoli in assenza di esplicita autorizzazione del Concedente;
  Art. 28, comma 3: **EURO 200.000,00**

- esercizio delle facoltà di cui all'art. 35 del presente Accordo di Cooperazione, che interessano la sede delle autostrade e sue pertinenze, creando impegni verso terzi di durata superiore al periodo residuo di concessione dell'esercizio autostradale, in assenza di esplicita autorizzazione del Concedente;
  Art. 35 comma 2: **EURO 25.000,00**

- mancata osservanza della prescrizione per cui allo scadere della concessione tutte le opere che, per l'esercizio delle concessioni di cui all'art. 35 del presente Accordo di Cooperazione, vengono costruite da terzi, su aree costituenti pertinenza dell'autostrada, sono trasferite in buono stato di conservazione in proprietà del Concedente allo scadere della concessione; gli atti del Concessionario, con i quali siano state accordate ai terzi le concessioni di cui all'art. 35 del presente Accordo di Cooperazione, devono prevedere analogo obbligo del terzo in favore del Concedente;
  Art. 35 comma 3: **EURO 25.000,00**

- mancata indicazione, da parte del Concessionario, ai concessionari dei servizi pubblici di linea, ai soggetti titolari delle concessioni relative alle occupazioni ed alle utilizzazioni della sede delle autostrade e relative pertinenze ed ai soggetti terzi che erogano le attività strumentali e ausiliarie, delle cautele che devono essere osservate;
  Art. 35, comma 4: **EURO 25.000,00**

- concessione, in assenza del preventivo benestare del Concedente, a particolari categorie di utenti forme di abbonamento per il transito sulle autostrade o altre agevolazioni, finalizzate a facilitare la riscossione dei pedaggi o ad incrementare il traffico sulle autostrade;
  Art. 36 comma 1: **EURO 25.000,00**
  per iniziativa,

7.2 Obblighi sottoposti a penale derivanti da disposizioni del Concedente

- mancato rispetto dell'obbligo di informare il concedente di eventuali accordi ufficiali tra il Concessionario ed enti od organismi diversi che abbiano diretto impatto sull'esercizio autostradale;
  EURO 10.000,00

- mancato rispetto dell'obbligo di assicurare i servizi all'utenza autostradale nel periodo delle festività, nei termini indicati dal Concedente;
  EURO 10.000,00

- mancato rispetto di cui al Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti 10.07.2002 – Disciplinare tecnico relativo agli schemi segnaletici, differenziati per categoria di strada, da adottare per il segnalamento temporaneo dei cantieri di lavoro;
  EURO 10.000,00
  a violazione,

- mancato rispetto dell'obbligo di applicazione dell'Art. 23 del Nuovo Codice della Strada – pubblicità lungo le tratte autostradali in concessione. Non sono soggette a penali pubblicità abusiva apposta da terzi;
  EURO 10.000,00
  a violazione,

- mancato rispetto dell'obbligo di trasmissione della situazione di avanzamento della spesa relativa a lavori di ordinaria manutenzione del 1° semestre anno in corso, entro il 31 luglio di ciascun anno;
  EURO 10.000,00

- mancato rispetto dell'obbligo di invio schede di contabilità analitica su base annuale entro il 31 marzo di ogni anno e su base trimestrale entro il 10 maggio per

il primo trimestre, 10 agosto per il secondo trimestre, 10 novembre per il terzo trimestre;

EURO 10.000,00

- mancato rispetto dell'obbligo di invio, preventivo, delle indicazioni di inizio e termine delle deviazioni adottate in occasione di particolari ed onerosi lavori da eseguirsi lungo la rete autostradale di competenza, che comportino significativi impatti sul traffico di durata non inferiore a cinque giorni;

EURO 10.000,00
a violazione,

- mancato ripristino, salvo comprovate oggettive difficoltà operative, delle parti della struttura autostradale danneggiata con perdita di funzionalità a seguito di incidenti stradali, massimo entro 3 giorni dal verificarsi del sinistro;

EURO 10.000,00
a violazione,

- mancata tenuta delle registrazioni di eventi di significativa turbativa al traffico registratisi sulla rete autostradale per un periodo di dodici mesi;

EURO 500.000,00

7.3 Procedura di applicazione delle penali

Nel caso in cui il Concedente accerti un inadempimento da parte del Concessionario, afferente gli obblighi relativi all'esercizio delle opere assentite in concessione, di cui al presente Disciplinare, il Concedente medesimo provvede alla immediata contestazione e contestuale messa in mora del Concessionario, fissando un congruo termine che comunque, salvo i casi di urgenza, non potrà essere inferiore a venti giorni, entro il quale il Concessionario dovrà adempiere o provvedere a fornire le proprie giustificazioni. Trascorso il termine così fissato, senza che il Concessionario abbia adempiuto ovvero presentato le proprie giustificazioni ovvero queste ultime non siano state accettate dal Concedente, il medesimo Concedente potrà applicare le penalità nella misura fissata nel presente Disciplinare per lo specifico inadempimento, unitamente a quanto dovuto per spese postali e di notifica, ingiungendo il pagamento alla Società al suo rappresentante legale.
Le penali dovranno essere corrisposte dal Concessionario entro 20 (venti) giorni dalla ricezione della comunicazione della loro applicazione da parte del Concedente. L'ammontare di dette penali è versato in un conto corrente vincolato.
In aggiunta alle penali, il Concessionario è tenuto al risarcimento degli eventuali maggiori danni sopportati dal Concedente a causa del ritardato adempimento e/o della violazione dei propri obblighi.
Se per il medesimo inadempimento sono previste altresì delle sanzioni ai sensi dell'art. 33 del presente Accordo di Cooperazione, le penalità non si intendono alternative alle sanzioni. Resta inteso che l'applicazione di penali di cui al presente disciplinare non si cumula con le sanzioni ai fini del raggiungimento della soglie di cui agli artt. 1.3 e 1.6 del presente disciplinare nonché di quelle previste dall'art. 33.10

dell’Accordo di Cooperazione.

Capitolo 8
Il Programma Annuale di Monitoraggio

8.1 Rispetto dei livelli dei servizi

Ferma restando l'attività ordinaria di vigilanza da parte del Concedente, il rispetto dei livelli dei servizi da parte del Concessionario è verificato dal Concedente stesso sulla base di un programma annuale di monitoraggio e controllo svolto dal Concedente medesimo in contraddittorio con il Concessionario.
I controlli inerenti l'allineamento con gli standard di riferimento dei livelli di servizio vengono effettuati seguendo le modalità che saranno contenute nel **Programma Annuale di Monitoraggio**. Il Programma verrà definito dal Concedente in accordo con il Concessionario e riguarderà i tratti non interessati da cantieri.
Tutte le eventuali segnalazioni del Concedente dovranno essere verificate in contraddittorio con il Concessionario che sarà invitato a partecipare alla verifica.
Il Programma Annuale di Monitoraggio, aggiornato a cadenze annuali, dovrà prevedere due visite annue su ogni tratta da effettuare in contraddittorio con il Concessionario e dovrà contenere:

- l'elenco degli elementi soggetti a valutazione con la definizione esplicita:
  - del campo di applicazione;
  - dei parametri da rilevare;
  - dello standard di riferimento;

- l'indicazione della suddivisione in tronchi della rete del Concessionario. Ogni tronco dovrà avere lunghezza non superiore ad 80 km. Ogni segnalazione dovrà riferirsi ad uno dei tronchi in cui è stata suddivisa la rete;

- l'indicazione del personale autorizzato ad effettuare i controlli nonché riportare l'indicazione del personale del Concessionario autorizzato a partecipare alle visite di controllo;

- il numero di controlli previsti nell'anno uguale per tutte le società concessionarie.

8.2 Elementi sottoposti a valutazione e relativi standard di riferimento

Le penali riguardano eventuali deficit di efficienza (e la loro corretta manutenzione) di alcuni elementi del corpo autostradale sulle tratte non interessate da cantieri.
Gli elementi da sottoporre a valutazione riguarderanno:

- il grado di illuminazione dell'autostrada e delle sue pertinenze;
- lo stato della segnaletica orizzontale e verticale;
- lo stato di efficienza delle barriere di sicurezza;
- lo stato di manutenzione del verde;
- lo stato di integrità della rete di recinzione autostradale;
- lo stato della pavimentazione stradale;
- regolarità del servizio (tempi di ripristino della viabilità per incidenti, fluidità in itinere nelle ore di punta, riduzione corsie per cantieri di lavoro, i blocchi della circolazione dovuti ad eventi metereologici, il tempo di attesa ai caselli);
- qualità del servizio (ventilazione in galleria, punti di sosta e di ristoro, aree di servizio – parcheggi, sicurezza patrimoniale, pulizia, portatori di handicap, etc)
- tutti i parametri tecnici fissati da norme cogenti, nei termini dalle stesse imposti.

Per tutti gli elementi di cui sopra, vengono definiti:

1. Il campo di applicazione. Il campo di applicazione descrive l'elemento dell'autostrada cui si riferisce lo standard.

2. I parametri da rilevare. Le valutazioni si baseranno esclusivamente su misurazioni oggettive di parametri quantitativi da raffrontare a standard precisi e rappresentativi della reale efficienza delle manutenzioni effettuate.

3. Lo standard di riferimento. Lo standard di riferimento rappresenta una misura concordata al di sotto della quale viene attivata la procedura per l'applicazione delle penali. Gli standard fissati da norme sugli elementi sottoposti a valutazione sono da acquisirsi quali standard di riferimento.

4. La procedura operativa di rilevamento. La procedura di rilevamento della penale è, di norma, effettuata in contraddittorio.

Di seguito, per ogni elemento di valutazione viene esplicitato il campo di applicazione e definiti i valori degli altri parametri.

1. **Illuminazione stazioni di esazione**
   - Parametro: Misura della luminanza
   - Standard di riferimento: il 90% delle misurazioni dovrà essere conforme ai valori di riferimento.

   Stante la varietà dei casi da esaminare e la dipendenza delle misure di luminanza e/o dei parametri di illuminamento correlati da numerosi fattori, quali sicuramente la localizzazione dei punti di misura, anche in relazione alle interferenze con il servizio per gli utenti, le condizioni di illuminazione esterna e di temperatura e vento, verranno individuati, di intesa tra Concedente e Concessionario, in apposita scheda e disciplinare tecnico i relativi standard di riferimento. Tale individuazione avverrà in accordo anche con l'ufficio del Ministero delle Infrastrutture di vigilanza sulle concessioni autostradali per le eventuali ripercussioni sulle convenzioni in essere.

2. **Illuminazione svincoli**
   - Parametro: Misura della luminanza
   - Standard di riferimento: il 90% delle misurazioni dovrà essere conforme ai valori di riferimento.
   - Stante la varietà dei casi da esaminare e la dipendenza delle misure di luminanza e/o dei parametri di illuminamento correlati da numerosi fattori, quali sicuramente la localizzazione dei punti di misura, anche in relazione alle interferenze con il servizio per gli utenti, le condizioni di illuminazione esterna e di temperatura e vento, verranno individuati, di intesa tra Concedente e Concessionario, in apposita scheda e disciplinare tecnico i relativi standard di riferimento. Tale individuazione avverrà in accordo anche con l'ufficio del Ministero delle Infrastrutture di vigilanza sulle concessioni autostradali per le eventuali ripercussioni sulle convenzioni in essere.

3. **Illuminazione corsia accelerazione e decelerazione Area di Servizio**
   - Parametro: Misura della luminanza
   - Standard di riferimento: il 90% delle misurazioni dovrà essere conforme ai valori di riferimento.
   - Stante la varietà dei casi da esaminare e la dipendenza delle misure di luminanza e/o dei parametri di illuminamento correlati da numerosi fattori, quali sicuramente la localizzazione dei punti di misura, anche in relazione alle interferenze con il servizio per gli utenti, le condizioni di illuminazione esterna e di temperatura e vento, verranno individuati, di intesa tra Concedente e Concessionario, in apposita scheda e disciplinare tecnico i relativi standard di riferimento. Tale individuazione avverrà in accordo anche con l'ufficio del Ministero delle Infrastrutture di vigilanza sulle concessioni autostradali per le eventuali ripercussioni sulle convenzioni in essere.

4. **Illuminazione punti di interconnessione**
   - Parametro: Misura della luminanza
   - Standard di riferimento: il 90% delle misurazioni dovrà essere conforme ai valori di riferimento.
   - Stante la varietà dei casi da esaminare e la dipendenza delle misure di luminanza e/o dei parametri di illuminamento correlati da numerosi fattori, quali sicuramente la localizzazione dei punti di misura, anche in relazione alle interferenze con il servizio per gli utenti, le condizioni di illuminazione esterna e di temperatura e vento, verranno individuati, di intesa tra Concedente e Concessionario, in apposita scheda e disciplinare tecnico i relativi standard di riferimento. Tale individuazione avverrà in accordo anche con l'ufficio del Ministero delle Infrastrutture di vigilanza sulle concessioni autostradali per le eventuali ripercussioni sulle convenzioni in essere.

5. **Illuminazione Gallerie – intera lunghezza**
   - Parametro: Misura della luminanza

- Standard di riferimento: il 90% delle misurazioni dovrà essere conforme ai valori di riferimento.
- Stante la varietà dei casi da esaminare e la dipendenza delle misure di luminanza e/o dei parametri di illuminamento correlati da numerosi fattori, quali sicuramente la localizzazione dei punti di misura, anche in relazione alle interferenze con il servizio per gli utenti, verranno individuati, di intesa tra Concedente e Concessionario, in apposita scheda e disciplinare tecnico i relativi standard di riferimento. Tale individuazione avverrà in accordo anche con l'ufficio del Ministero delle Infrastrutture di vigilanza sulle concessioni autostradali per le eventuali ripercussioni sulle convenzioni in essere.

6. Illuminazione Gallerie – tratto all'imbocco

- Parametro: Misura della luminanza
- Standard di riferimento: il 90% delle misurazioni dovrà essere conforme ai valori di riferimento.
- Stante la varietà dei casi da esaminare e la dipendenza delle misure di luminanza e/o dei parametri di illuminamento correlati da numerosi fattori, quali sicuramente la localizzazione dei punti di misura, anche in relazione alle interferenze con il servizio per gli utenti, le condizioni di illuminazione esterna e di temperatura, verranno individuati, di intesa tra Concedente e Concessionario, in apposita scheda e disciplinare tecnico i relativi standard di riferimento. Tale individuazione avverrà in accordo anche con l'ufficio del Ministero delle Infrastrutture di vigilanza sulle concessioni autostradali per le eventuali ripercussioni sulle convenzioni in essere.

7. Segnaletica Orizzontale – Asse Autostradale e pertinenze - Retroriflettenza

- Parametro: retroriflettenza segnaletica orizzontale
- Standard di riferimento: 100 cd/m^2 sul 90% su tratte minime di 20 km monitorate

8. Segnaletica Orizzontale – Asse Autostradale e pertinenze – Presenza e completezza

- Parametro: presenza della segnaletica orizzontale
- Standard di riferimento: 95% su tratte minime di 20 km monitorate

9. Segnaletica Verticale di pericolo e prescrizione – Asse Autostradale e pertinenze

- Parametro: leggibilità compromessa della segnaletica verticale Le distanze da cui dovrà essere visibile la segnaletica risultano individuati dal Codice della Strada e per le Autostrade risultano 150 m per i segnali di pericolo e 250 m per i segnali di prescrizione.
- Standard di riferimento: 95% della segnaletica verticale visibile su tratte minime di 20 km monitorate

10. Segnaletica Verticale di indicazione Asse Autostradale e pertinenze

- Parametro: leggibilità compromessa della segnaletica verticale Le distanze da cui dovranno essere visibili i segnali di indicazione sono riportate per ciascun caso nei corrispondenti articoli del Codice della Strada.
- Standard di riferimento: 90% della segnaletica verticale visibile su tratte minime di 20 km monitorate

11. Catadiottri - efficienza

- Parametro: visibilità compromessa da ostacoli o comunque privi di riflettenza
- Standard di riferimento: 90% su tratte minime di 20 km monitorate

12. Catadiottri - presenza

- Parametro: n. catadiottri mancanti sul n. totale previsto
- Standard di riferimento: 90% su tratte minime di 20 km monitorate

13. Segnalazione luminosa cuspidi di stazione

- Parametro: n. segnali spenti in relazione alla totalità di quelli presenti nella stazione
- Standard di riferimento: 15% segnali spenti sul totale dei presenti nella stazione monitorata

14. Barriere di sicurezza danneggiata da incidenti

- Parametro: barriere di sicurezza danneggiata da incidenti
- Standard di riferimento: barriera di sicurezza integra lungo l'intera estensione della rete, escluse le barriere danneggiate da incidenti verificatesi nell'arco dei 7 gg. precedenti o il cui danneggiamento è stato segnalato o denunciato nei 7 gg. precedenti

15. Stato della pavimentazione – Asso Autostradale e pertinenze

- Parametro: presenza di abrasioni della pavimentazione di profondità *h* e di superficie S
- Standard di riferimento: *h*> dello strato di usura su tutta la superficie considerata; S > 100 cm^2 per ciascuna abrasione
- Questo parametro va escluso dal novero di quelli che concorrono alla sanzione per eccesso di segnalazioni

16. Manutenzione verde – Asse Autostradale e pertinenze

- Parametro: altezza "h" dell'erba nell'area compresa tra l'arginello e 1,5 m dallo stesso, per lunghezza minima di 100 m/km
- Standard di riferimento: h < 40 cm dal piano viabile

17. Regolarità del servizio

Per quanto attiene tutti i parametri relativi alla regolarità del servizio, verranno determinati, di intesa tra Concedente e Concessionario, i relativi standard di riferimento, anche sulla base delle migliori prestazioni fornite dalla restante rete autostradale al momento dell'entrata in esercizio dell'infrastruttura, ad integrazione del presente Disciplinare. Tale individuazione verrà definita tra le parti al momento dell'apertura al traffico delle tratte autostradali.

18. Recinzione autostradale incluse le Aree di Servizio

- Parametro: presenza di apertura nelle recinzioni in misura pari o superiore a 20 cm

19. Aree di servizio e di sosta

Per quanto attiene alle aree di servizio, verranno individuati, di intesa tra Concedente e Concessionario, ulteriori e definiti parametri, nonché determinati i relativi standard di riferimento, anche sulla base delle migliori prestazioni fornite dalla restante rete autostradale al momento dell'entrata in esercizio dell'infrastruttura, ad integrazione del presente Disciplinare. Tale individuazione verrà definita tra le parti al momento dell'apertura al traffico delle tratte autostradali.

I controlli inerenti l'allineamento con gli standard di riferimento, secondo quanto stabilito dal **Programma Annuale di Monitoraggio**, vengono effettuati da personale del Concedente autorizzato che procede alla visita periodica accompagnato da rappresentanti del Concessionario.

La procedura di applicazione della penale relativa ai mancati ripristini si articola nelle seguenti fasi:

1. a conclusione di ciascuna visita, vengono raccolte, in apposito verbale sottoscritto dai rappresentanti intervenuti, tutte le segnalazioni relative a disallineamenti dei parametri rispetto allo standard;

2. nel caso di assenza di segnalazioni la visita si conclude positivamente, sempre con verbale, e non viene attivata alcuna procedura di penalità;

3. nel caso siano state fatte segnalazioni, il Concedente notifica in forma scritta al Concessionario la non soddisfazione degli standard di riferimento sulle tratte oggetto di visita; assegna contestualmente un tempo pari a 10 giorni lavorativi per il ripristino degli standard;

4. comunicazione scritta al Concedente da parte del Concessionario dell'avvenuto intervento di ripristino nei tempi fissati per lo standard di riferimento relativamente alle segnalazioni di cui al punto precedente;

5. è fatta salva la possibilità del Concedente di disporre verifiche per controllare l'avvenuto ripristino;

   - se la verifica risulta positiva nessuna penalità
   - se la verifica risulta negativa, applicazione della penalità con comunicazione scritta al Concessionario.

Alla fine di ciascun anno vengono conteggiati il numero dei mancati ripristini di tutti i tronchi gestiti.

La penalità complessiva annua dovuta a fronte dei mancati ripristini si determina attraverso la seguente formula:

$$TP = N_{mr} I_{mr}$$

dove:
TP = totale penalità complessiva annua per mancati ripristini

N_{mr} = numero mancati ripristini

I_{mr} = importo unitario della penalità per i mancati ripristini

Per il primo anno I_{mr} è pari a 50.000 euro.

Per gli anni successivi l'importo è aggiornato al 100% dell'indice ISTAT.

Blocco dell'autostrada per precipitazioni nevose ed allagamenti – Procedura di applicazione della penale

L'eventuale penalità per un blocco dell'autostrada dovuto a precipitazioni nevose ed allagamenti coinvolgendo sia profili gestionali che infrastrutturali, è disciplinata da una apposita procedura che consiste:

1. verifica da parte del Concedente ed in contraddittorio con il Concessionario, che il blocco sia riconducibile ad inadempienze gestionali dirette del Concessionario stesso sulla base delle procedure condivise;

2. se la verifica è positiva applicazione della penale.

Per la determinazione del valore della penale nel caso di blocco (S) è fissato, d'intesa con le concessionarie autostradali, l'*Introito Unitario di Settore* (I_{us}) caratteristico dell'intera rete autostradale a pedaggio. Con *Introito Unitario di Settore* si intende l'introito da pedaggio realizzato annualmente dall'insieme di tutte le concessionarie sul totale del traffico annuo espresso in veicoli*km. L'introito da pedaggio annuo complessivo è considerato al netto dell'IVA e dei sovrapprezzi di cui alla L. 296/2006, art. 1, comma 1021, e si riferisce all'anno precedente a quello della eventuale applicazione della penalità.

Il valore della penale nel caso di blocco a causa neve/allagamenti S è così calcolato:

$$S = I_{us} \, x \, TGM \, x \, L \, x \frac{h}{24}$$

dove:

- *L* rappresenta il numero di km del tronco autostradale soggetti a blocco moltiplicato per il numero delle carreggiate compreso tra due caselli con un minimo di km 80;

- *TGM* indica il volume di traffico medio annuo della tratta oggetto di blocco;

- *h* la durata temporale del blocco espressa in ore;

- I_{us} (*Introito Unitario di Settore*) rappresenta l'introito da pedaggio realizzato annualmente dall'insieme di tutti i Concessionari sul totale del traffico annuo espresso in veic*km.

8.3 Segnalazioni di inadempimento: Procedura di applicazione della penale

Per ciascuno dei tronchi della rete di competenza del Concessionario vengono conteggiate il numero delle segnalazioni effettuate nell'ambito del Programma Annuale di Monitoraggio.
Alla fine di ciascun periodo di riferimento (un esercizio annuale), per ogni concessionario, si conteggiano il numero dei tronchi (N_{T15}) nei quali il numero di segnalazioni verificate risulta superiore a 15 (ma minore di 30) e il numero dei tronchi (N_{T30}) nei quali il numero di segnalazioni verificate risulta maggiore di 30.

In aggiunta a quanto precede è dovuta una penale aggiuntiva determinata attraverso la seguente formula:

$$PS = N_{T15}\, I_{T15} + N_{T30}\, I_{T30}$$

dove:

PS = totale penalità annua relativa alle segnalazioni

I_{T15} = importo unitario della penale dovuta sui tronchi dove si è registrato un numero di segnalazioni maggiore di 15 ma minore di 30

I_{T30} = importo unitario della penale dovuta sui tronchi dove si è registrato un numero di segnalazioni maggiore di 30

Per il primo anno I_{T15} e I_{T30} valgono rispettivamente 20.000 euro e 40.000 euro.
Per gli anni successivi l'importo è aggiornato nella misura del 100% dell'indice ISTAT.

Capitolo 9
Revisioni e/o Integrazioni

9.1 Revisioni e/ Integrazioni

Il presente Disciplinare potrà essere integrato e/o modificato, previo accordo tra Concedente e Concessionario.

REGIONE AUTONOMA FRIULI VENEZIA GIULIA

Il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili

REGIONE DEL VENETO

ACCORDO DI COOPERAZIONE TRA AMMINISTRAZIONI AGGIUDICATRICI AI SENSI DELL'ART. 17 DELLA DIRETTIVA 2014/23/UE E DELL'ART. 13-BIS DEL DECRETO LEGGE 16 OTTOBRE 2017 N. 148 E SS.MM.II., RELATIVO ALLE TRATTA AUTOSTRADALI:

- A4 VENEZIA-TRIESTE;

- A23 PALMANOVA-UDINE;

- A28 PORTOGRUARO-CONEGLIANO;

- A57 TANGENZIALE DI MESTRE PER LA QUOTA PARTE;

- A34 RACCORDO VILLESSE-GORIZIA.

ALLEGATO L

STATUTO DEL CONCESSIONARIO

STATUTO della

"Società Autostrade Alto Adriatico S.p.A.".

Art. 1 - Denominazione

1. E' costituita tra la "REGIONE AUTONOMA FRIULI VENEZIA GIULIA" e la "REGIONE VENETO" - con riferimento all'art. 13 bis del Decreto legge 16 ottobre 2017, n. 148, convertito in legge 4 dicembre 2017, n. 172 - una Società per Azioni **"in house"** con la denominazione sociale

"Società Autostrade Alto Adriatico S.p.A."

Art. 2 - Sede e domicilio dei soci

1. La sede legale della Società è in Trieste.

2. L'Organo Amministrativo può istituire sedi, filiali, succursali, stabilimenti, uffici, agenzie, rappresentanze e in genere sedi secondarie anche in altre città o luoghi purché nel territorio della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia.

3. Il domicilio dei Soci, il numero di telefax, l'indirizzo di posta elettronica, posta elettronica certificata o altri recapiti e riferimenti ai quali sono validamente effettuati comunicazioni o avvisi previsti dallo statuto, o comunque effettuati dalla Società, sono quelli che risultano dal Libro Soci e che siano comunque stati a tal fine comunicati dagli interessati.

Art. 3 - Durata

1. La durata della Società è fissata al 31 (trentuno) dicembre 2100 (duemilacento).

Art. 4 - Oggetto sociale

1. La Società è a totale capitale pubblico e svolge la propria attività di produzione di beni e fornitura di servizi coerentemente con le finalità istituzionali e nella soggezione all'esercizio del controllo analogo su di essa esercitato dai soggetti che fanno parte del "Comitato di Indirizzo e Coordinamento" (in forma breve CIC) di cui all'articolo 26 del presente Statuto.

2. L'oggetto sociale principale della Società è costituito, conformemente all'articolo 4 del D.Lgs. 175/2016 e ss.mm.ii, dall'esercizio, in forma imprenditoriale, delle attività di progettazione, costruzione, esercizio e/o adeguamento nell'ambito del territorio della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia e della Regione Veneto di autostrade, infrastrutture di trasporto limitrofe alla rete autostradale, infrastrutture di sosta ed intermodali, nonché delle relative adduzioni. In tali attività debbono considerarsi comprese anche quella di mera gestione del servizio autostradale e di manutenzione dei tratti autostradali.

3. La Società, inoltre, realizza e/o promuove servizi anche in quanto connessi o, comunque, pertinenti la progettazione, costruzione e gestione di autostrade, di infrastrutture di trasporto, di sosta ed intermodali e relative adduzioni, ovvero partecipa in Società o Enti diretti al conseguimento di fini analoghi.

4. La Società deve ricavare oltre l'80% del suo fatturato dallo svolgimento dell'attività principale ad essa affidata.
La produzione ulteriore rispetto al suddetto limite di fatturato rivolta anche a finalità diverse è consentita solo a condizione che la stessa permetta di conseguire economie di scala o altri recuperi di efficienza sul complesso della attività principale della società.
5. La società, qualora svolga attività diverse da quella principale in regime di economia di mercato deve adottare sistemi di contabilità separata per ciascuna delle attività svolte.
6. In relazione a finalità previste dalla vigente normativa, la Società può svolgere attività di mandataria per conto della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia e Regione Veneto e detenere somme altrui necessarie all'esercizio del mandato.
7. La società, fermo quanto previsto dall'articolo 5 e 192 del decreto legislativo n. 50/2016 e ss.mm.ii., è tenuta nell'acquisto di beni e servizi a rispettare la disciplina vigente sui contratti pubblici disciplinata nel medesimo decreto.

Art. 5 - Capitale sociale

1. Il capitale sociale è di Euro 6.000.000,00 (seimilioni virgola zero zero) diviso in numero 6.000.000 (seimilioni) azioni da Euro 1,00 (uno virgola zero zero) ciascuna.
2. Le azioni possono essere possedute solo da soggetti pubblici che consentono di preservare la essenziale natura "in house" della Società.
3. In caso di aumento del capitale sociale, ai Soci è riservato il diritto di opzione, salvo diverse disposizioni dell'Assemblea che delibera l'aumento.

Art. 6 - Azioni

1. Le azioni, rappresentate da titoli nominativi, sono indivisibili e la Società non riconosce che un solo possessore per ciascuna azione. Nel caso di comproprietà di una azione, i diritti dei comproprietari devono essere esercitati da un rappresentante comune, nominato ai sensi di legge. Se questo non sia nominato, le comunicazioni fatte dalla Società ad uno dei comproprietari sono, a termini di legge, efficaci nei confronti di tutti.
2. I titoli azionari devono essere firmati dall'Amministratore Unico ovvero da un membro del Consiglio d'Amministrazione.
Ogni azione dà diritto ad un voto.
3. Il possesso delle azioni costituisce di per sé solo adesione all'Atto Costitutivo e allo Statuto della Società.
4. La Società può emettere ai sensi dell'art. 2348 del C.C. categorie di azioni fornite di diritti diversi determinandone il contenuto.

Art. 7 - Trasferibilità delle azioni

1. Le azioni - nel rispetto delle modalità indicate ai successivi commi - possono essere liberamente trasferite per atto tra vivi tra i soci od altri soggetti pubblici o comunque ri-

tenuti idonei - nel rispetto dell'art. 13 bis del D.L. 16 ottobre 2017 n. 148 convertito in Legge 4 dicembre 2017 n. 172 - a non pregiudicare l'assetto "in house" della Società, purchè la maggioranza assoluta del capitale sia detenuta dalla Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia.

2. Il socio che intende trasferire tutte o parte delle proprie azioni dovrà darne preavviso, mediante lettera raccomandata con avviso di ricevimento, all'Organo amministrativo e per conoscenza al "Comitato di Indirizzo e Coordinamento", indicando oltre all'entità delle azioni che intende trasferire, il prezzo richiesto, il nominativo del proposto acquirente ed ogni altra eventuale condizione inerente al trasferimento, fermi restando, in capo al soggetto proposto, i requisiti necessari a non pregiudicare l'assetto "in house" della Società.

3. L'organo amministrativo, entro 15 giorni dalla ricezione della comunicazione, dovrà avvisare ciascun socio del trasferimento proposto, mediante lettera raccomanda con avviso di ricevimento, con l'indicazione di tutti gli elementi relativi all'operazione, ivi compreso il calcolo della parte di partecipazione sulla quale il destinatario può esercitare il diritto di prelazione.

4. Entro 30 giorni dalla ricezione della lettera contenente la proposta di trasferimento delle azioni, ciascun socio dovrà comunicare all'organo amministrativo e per conoscenza al "Comitato di Indirizzo e Coordinamento", se intende esercitare il diritto di prelazione alle condizioni indicate ed entro quali limiti.

5. I soci che esercitano il diritto di prelazione, purché ne facciano richiesta contestualmente all'invio della comunicazione di esercizio della prelazione, hanno diritto di prelazione, da esercitarsi in misura proporzionale tra le azioni già possedute e le azioni sulle quali altri soci non avessero esercitato il diritto loro spettante, anche nell'acquisto di tali ultime azioni.

6. Il socio che non abbia comunicato entro il termine essenziale di cui al comma che precede di voler esercitare la prelazione è considerato rinunciante alla stessa.

7. La prelazione deve essere esercitata per il prezzo indicato dall'offerente.

8. I soci che hanno esercitato il diritto di prelazione dovranno pagare il prezzo stabilito entro 90 (novanta) giorni dalla sua determinazione, salvo diversa convenzione.

9. Il diritto di prelazione dovrà essere esercitato per la totalità delle azioni offerte, poiché tale è l'oggetto della proposta formulata dal socio offerente; qualora nessun socio intenda acquistare le azioni offerte ovvero il diritto sia esercitato solo per parte di esse, il socio offerente ove non intenda accettare l'esercizio della prelazione limitato ad una parte delle azioni stesse, sarà libero di trasferire la totalità delle azioni all'acquirente ed alle condizioni indicate

nella comunicazione, entro i successivi 60 (sessanta) giorni; trascorso il termine di 60 (sessanta) giorni sopra indicato, risorgerà il diritto di prelazione dei soci.

10. Il trasferimento che intervenga in violazione del diritto di prelazione di cui al presente articolo si considera inefficace nei confronti della società e dei soci.

11. Indipendentemente dall'operatività della clausola di prelazione di cui al presente articolo, e quindi nell'ipotesi in cui la prelazione venga esercitata solo parzialmente o non venga esercitata affatto, o comunque nessun socio proceda all'acquisto delle azioni offerte, la cessione delle azioni a terzi estranei è subordinata al gradimento del "Comitato di Indirizzo e Coordinamento". Il gradimento o il mancato gradimento dovrà essere motivato e, a tal fine, dovrà valutarsi dal Comitato anche se il soggetto indicato sia soggetto tale da poter portare un contributo positivo al raggiungimento dell'oggetto sociale e alla gestione della Società.

12. E' onere del Socio richiedere l'iscrizione a Libro Soci.

Art. 8 – Diritto di recesso

1. I Soci hanno diritto di esercitare il recesso ai sensi degli articoli 2437 e seguenti del Codice Civile.

Art. 9 - Obbligazioni

1. L'Assemblea delibera sull'emissione di obbligazioni, in conformità alle vigenti prescrizioni di legge.

Art. 10 - Assemblea

1. L'Assemblea, legalmente convocata e regolarmente costituita, rappresenta l'universalità dei Soci e le sue deliberazioni, prese in conformità alla legge e allo Statuto, vincolano tutti i Soci, compresi gli assenti e i dissenzienti.

2. L'Assemblea è ordinaria o straordinaria, ai sensi di legge.

3. L'Assemblea ordinaria annuale deve essere convocata, almeno una volta all'anno, entro il termine massimo di centoventi giorni dalla chiusura dell'esercizio sociale.

4. L'Assemblea può essere convocata entro il termine massimo di centottanta giorni dalla chiusura dell'esercizio sociale qualora la Società sia tenuta alla redazione del bilancio consolidato ovvero quando lo richiedano particolari esigenze relative alla struttura e all'oggetto della Società che verranno relazionate dall'Organo Amministrativo.

5. E', inoltre, convocata dall'Organo Amministrativo ogni qualvolta esso lo ritenga opportuno e quando la convocazione sia richiesta, con indicazione degli argomenti da trattarsi, da tanti Soci che rappresentino almeno un decimo del capitale sociale e negli altri casi previsti dalla legge.

6. L'Assemblea dei soci decide sulle materie di competenza riservate dalla legge e dal presente Statuto, nonché sugli argomenti che l'organo amministrativo vorrà sottoporre alla sua approvazione.

Art. 11 - Convocazione dell'Assemblea

1. L'Assemblea, sia ordinaria che straordinaria, è convocata

dall'Organo Amministrativo almeno quindici giorni prima di quello fissato per l'adunanza, con lettera raccomandata con avviso di ricevimento anticipato via fax o per posta elettronica certificata, o con altri mezzi, sempre che garantiscano la prova dell'avvenuto ricevimento agli indirizzi, recapiti e riferimenti di cui all'art. 2, terzo comma, del presente Statuto. L'avviso di convocazione deve contenere l'elenco delle materie da trattare, la data, l'ora e il luogo della seduta.

2. L'Assemblea può essere convocata anche in luoghi diversi dalla sede sociale, all'interno del territorio della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia.

3. L'Assemblea si potrà svolgere con interventi dislocati in più luoghi, contigui o distanti, telefonicamente ovvero audio/video collegati, a condizione che siano rispettati il metodo collegiale e i principi di buona fede e di parità di trattamento dei soci. In particolare, sarà necessario che:

i) sia consentito al Presidente dell'Assemblea, anche a mezzo del proprio ufficio di presidenza, di accertare l'identità e la legittimazione degli intervenuti, regolare lo svolgimento dell'adunanza, constatare e proclamare i risultati della votazione;

(ii) sia consentito al soggetto verbalizzante di percepire adeguatamente gli eventi assembleari oggetto di verbalizzazione;

(iii) sia consentito agli intervenuti di partecipare alla discussione e alla votazione simultanea sugli argomenti all'ordine del giorno.

4. Nell'ipotesi che la prima adunanza vada deserta, l'avviso può anche prevedere, per altro giorno e comunque entro trenta giorni dalla data della prima, una seconda adunanza.

5. Hanno diritto di intervenire in Assemblea i Soci che siano legittimati all'esercizio del voto ai sensi di legge.

6. I Soci che non siano già iscritti a Libro Soci devono depositare i propri titoli presso la sede della Società al più tardi due giorni liberi prima di quello fissato per la prima convocazione dell'Assemblea, non compreso tale giorno, né quello del deposito.

Art. 12 - Rappresentanza in Assemblea

1. Ciascun Socio legittimato all'esercizio del voto può farsi rappresentare mediante semplice delega scritta, valida anche in caso di eventuale aggiornamento della seduta.

2. La rappresentanza, tuttavia, non può essere conferita:

a) ai membri degli organi amministrativi o di controllo della Società;

b) ai dipendenti della Società;

c) alle Società da essa controllate;

d) ai membri degli organi amministrativi o di controllo delle Società da essa controllate;

e) ai dipendenti delle Società da essa controllate.

Art. 13 - Presidenza dell'Assemblea

1. L'Assemblea è presieduta dall'Amministratore Unico o dal Presidente del Consiglio d'Amministrazione o, in caso di sua assenza o impedimento dal Vice Presidente del Consiglio di Amministrazione ove nominato, o in assenza anche di quest'ultimo, dal più anziano di età degli Amministratori presenti. In difetto, l'Assemblea elegge il proprio Presidente con il voto favorevole della maggioranza dei presenti.
2. Il Presidente è assistito da un segretario, anche non socio, nominato dall'assemblea. Nei casi di legge, o quando il Presidente lo ritenga opportuno, le funzioni di segretario sono esercitate da un notaio designato dallo stesso Presidente.
All'occorrenza, il Presidente nomina due scrutatori.
3. E' compito del Presidente dell'Assemblea constatare la regolarità delle deleghe e, in genere, il diritto di intervento in Assemblea.

Art. 14 - Assemblea ordinaria

1. L'Assemblea ordinaria di prima convocazione è regolarmente costituita con la presenza di tanti Soci che, in proprio o per delega, rappresentino almeno la metà del capitale sociale, escluse dal computo le azioni prive del diritto di voto nell'Assemblea medesima, e le delibere sono valide se adottate con la maggioranza assoluta dei voti.
2. In seconda convocazione l'Assemblea ordinaria è regolarmente costituita qualunque sia la parte di capitale rappresentata dai Soci intervenuti in proprio o per delega e le delibere sono valide se adottate con la maggioranza assoluta dei voti.
Tutte le votazioni sono palesi.

Art. 15 - Assemblea straordinaria

1. L'Assemblea straordinaria di prima convocazione è regolarmente costituita con la presenza di tanti Soci che, in proprio o per delega, rappresentino più della metà del capitale sociale. Essa delibera validamente con il voto favorevole di tanti Soci che rappresentino più della metà del capitale sociale.
2. In seconda convocazione l'Assemblea straordinaria è regolarmente costituita con la presenza di tanti Soci che, in proprio o per delega, rappresentino più di un terzo del capitale sociale e delibera validamente con il voto favorevole di tanti Soci che rappresentino almeno i due terzi del capitale sociale intervenuto.
3. Per deliberazioni concernenti il cambiamento dell'oggetto sociale, la trasformazione della Società, il suo scioglimento anticipato, la proroga della Società, la revoca dello stato di liquidazione, il trasferimento della sede sociale all'estero e l'emissione di azioni di cui al secondo comma dell'articolo 2351, Codice Civile, sono comunque necessari, anche in seconda convocazione, la presenza e il voto favorevole di tanti Soci che rappresentino, in proprio o per delega, più della metà del capitale sociale.
4. Tutte le votazioni sono palesi.

Art. 16 - Verbale dell'Assemblea

1. Le deliberazioni dell'Assemblea constano da verbale sottoscritto dal Presidente e dal segretario o dal notaio.

2. Il verbale delle deliberazioni dell'Assemblea è disciplinato dalla legge. Il verbale è l'unico documento facente prova delle delibere sociali e delle dichiarazioni dei Soci.

Art. 17 - Organo Amministrativo

1. La Società è amministrata alternativamente, nel rispetto delle disposizioni normative e dei relativi provvedimenti attuativi, da un Amministratore Unico o da un Consiglio d'Amministrazione composto da tre o cinque membri nominati dall'Assemblea. In caso di nomina di un Consiglio di Amministrazione, l'Assemblea provvede, ai sensi di quanto previsto nel decreto legislativo 175/2016 e ss.mm.ii., a motivare adeguatamente la scelta adottata e ad inviare la relativa delibera alla Sezione regionale di controllo della Corte dei Conti.

2. Per organo amministrativo si intende l'Amministratore Unico oppure il Consiglio di Amministrazione.

3. La scelta degli Amministratori deve essere effettuata nel rispetto delle norme di legge e dei criteri in materia di equilibrio tra i generi stabiliti dalla legge 12 luglio 2011, n. 120.

4. L'Amministratore Unico ovvero il Consiglio di Amministrazione durano in carica per un periodo non superiore a tre esercizi e scadono alla data dell'assemblea convocata per l'approvazione del bilancio relativo all'ultimo esercizio di carica. Gli amministratori possono essere rieletti.

5. L'Assemblea nomina il Presidente del Consiglio di Amministrazione ed eventualmente un Vice Presidente.

6. Oltre che nei casi di cui all'art. 2382 Codice Civile, non può essere nominato Amministratore Unico ovvero componente del Consiglio di Amministrazione e, se nominato, decade, colui che non è in possesso dei requisiti di onorabilità e professionalità sotto riportati.

7. I requisiti di onorabilità degli Amministratori si ritengono non sussistenti qualora gli stessi si trovino in una delle condizioni di cui alle lettere a), b), c), d), ed f) del comma 1 dell'art. 15 della Legge 19 marzo 1990, n. 55 e successive modifiche ed integrazioni.

8. Ai sensi della Legge 19 marzo 1990 n. 55 e successive modifiche ed integrazioni, si applica la sospensione di diritto dalla carica, secondo quanto previsto dall'art. 15 commi 4bis e 4quater, per gli Amministratori nei cui confronti sopravviene una delle condizioni di cui all'art. 15, comma 1.

9. Costituisce causa ostativa alla nomina e causa di decadenza anche l'emanazione della sentenza di patteggiamento prevista dall'art. 444, comma 2, del Codice di Procedura Penale.

10. Il requisito di professionalità riferito all'Amministratore Unico o ai componenti del Consiglio di Amministrazione sottintende l'aver maturato l'esperienza documentata e la competenza specifica confacenti alla carica in

oggetto.

11. Almeno due dei componenti del Consiglio di Amministrazione devono possedere i seguenti requisiti di indipendenza:

- non essere coniuge, parente o affine entro il quarto grado di altro membro dell'Organo Amministrativo della Società, di società da questa controllata, di società che la controlla o di società sottoposta a comune controllo;
- non controllare, direttamente o indirettamente, anche attraverso società controllate, fiduciari o interposta persona, la Società, o esercitare su di essa un'influenza notevole o partecipare a un patto parasociale attraverso il quale uno o più soggetti possono esercitare il controllo o un'influenza notevole sulla Società.

12. Il Consiglio di Amministrazione nel caso di Organo Amministrativo collegiale, e il Collegio Sindacale, nel caso di Amministratore Unico, accerta e dichiara il possesso dei requisiti suddetti, nonché la sussistenza di eventuali cause di ineleggibilità e di decadenza.

13. Gli Amministratori, ivi compreso il Presidente, hanno l'obbligo di segnalare immediatamente, se del caso, al Consiglio d'Amministrazione e, comunque al Collegio Sindacale la sopravvenienza di una delle cause che comporti la non sussistenza dei requisiti di onorabilità, professionalità e indipendenza e la sospensione dalla carica o la decadenza dall'ufficio.

14. Qualora la società abbia adottato un Organo Amministrativo collegiale, se nel corso dell'esercizio vengono a mancare uno o più Amministratori, si provvede alla loro sostituzione ai sensi dell'articolo 2386, 1° comma, del Codice Civile, nel rispetto dei criteri stabiliti in materia di equilibrio tra i generi.

15. Qualora, tuttavia, per qualsiasi causa, prima della scadenza del mandato venga a mancare la permanenza in carica della maggioranza degli Amministratori nominati dall'Assemblea cessa l'intero Consiglio d'Amministrazione, e gli Amministratori rimasti in carica devono convocare d'urgenza l'Assemblea per la nomina del nuovo Consiglio d'Amministrazione.

Essi potranno compiere, collegialmente e con delibera maggioritaria, i soli atti di ordinaria amministrazione fino a che sia intervenuta l'accettazione di carica da parte della maggioranza dei nuovi Amministratori.

Art. 18 - Vice Presidente

1. Il Vice presidente, ove nominato, ha il compito esclusivo di sostituire il Presidente in caso di sua assenza o impedimento, senza il riconoscimento di compensi aggiuntivi.

2. In caso di assenza o impedimento anche del Vice Presidente, le relative funzioni spettano all'Amministratore più anziano di età.

Art. 19 - Convocazione del Consiglio d'Amministrazione

1. Il Consiglio d'Amministrazione è convocato dal Presidente

del Consiglio di Amministrazione o, in caso di sua assenza o impedimento, dal Vice Presidente, se nominato, o, in caso di assenza o impedimento anche di quest'ultimo, dall'Amministratore più anziano di età, presso la sede della Società o in altri luoghi nel territorio nazionale.

2. E' ammessa la possibilità che le adunanze del Consiglio d'Amministrazione si tengano per audio/videoconferenza, a condizione che tutti i partecipanti possano essere identificati da ciascuno di essi e sia loro consentito di seguire la discussione, di ricevere, trasmettere o visionare documenti e di intervenire oralmente in tempo reale alla trattazione degli argomenti affrontati; verificandosi tali presupposti, l'adunanza si considera tenuta nel luogo dove si trova il Presidente e dove parimenti deve trovarsi il segretario.

3. La convocazione del Consiglio d'Amministrazione avviene a mezzo telegramma oppure telefax oppure e-mail, o con altri mezzi, sempre che garantiscano la prova dell'avvenuto ricevimento, contenente le indicazioni degli argomenti che devono essere trattati, da spedirsi almeno tre giorni liberi prima dell'adunanza a ciascun Amministratore e Sindaco effettivo e, nei casi di urgenza, a mezzo telegramma oppure telefax oppure e-mail, o con altri mezzi, sempre che garantiscano la prova dell'avvenuto ricevimento, da spedirsi almeno ventiquattro ore prima dell'adunanza.

Art. 20 - Deliberazioni dell'Organo Amministrativo

1. Per la validità delle deliberazioni del Consiglio d'Amministrazione è necessaria la presenza effettiva della maggioranza degli Amministratori.

Le deliberazioni del Consiglio d'Amministrazione sono assunte a maggioranza di voti dei presenti, in caso di parità, prevale il voto del Presidente del Consiglio di Amministrazione ove lo stesso presieda la seduta.

2. L'Organo Amministrativo nomina il proprio segretario, che può essere anche persona estranea al Consiglio stesso, e ne determina la durata della carica.

3. In mancanza di convocazione, il Consiglio d'Amministrazione può deliberare con l'intervento di tutti i Consiglieri e Sindaci effettivi in carica. Tuttavia, in tale ipotesi, ciascuno degli Amministratori può opporsi alla discussione degli argomenti sui quali non si ritenga sufficientemente informato.

4. I verbali delle adunanze e deliberazioni del Consiglio d'Amministrazione, sottoscritti dal Presidente, o da chi presiede la seduta, e dal segretario, fanno prova delle deliberazioni del Consiglio.

5. Ove l'amministrazione sia affidata ad un Amministratore Unico le determinazioni dallo stesso assunte sono trascritte su un apposito libro e sottoscritte dall'Amministratore e dal Segretario ove nominato.

Art. 21 - Poteri ed obblighi dell'Organo Amministrativo

1. L'Organo Amministrativo, nel rispetto dell'attività di in-

dirizzo e controllo dell'apposito Comitato di cui al successivo art. 26, che esercita sulla società un controllo analogo a quello esercitato sulle strutture organizzative proprie dei soggetti che vi sono rappresentati, è investito dei poteri per l'amministrazione ordinaria e straordinaria della Società ed ha la facoltà di compiere gli atti che ritenga necessari ed opportuni per l'attuazione ed il raggiungimento degli scopi sociali esclusi soltanto gli atti che la legge e lo statuto riservano all'Assemblea dei soci.

2. L'Organo Amministrativo è tenuto a rispettare le direttive impartite dal Comitato di cui al successivo art. 26 e ad adempiere agli obblighi che saranno fissati nell'accordo previsto dall'art. 26, comma 1, del presente Statuto. La violazione dell'obbligo di cui al periodo precedente costituisce giusta causa di revoca dell'Organo Amministrativo.

3. E' tuttavia necessaria la preventiva autorizzazione dell'Assemblea ordinaria per:

1) qualsivoglia modifica dell'Accordo di Cooperazione tra il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, i Soci Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia e Regione Veneto e la Società e dei relativi allegati;

2) la costituzione, con l'utilizzo di risorse proprie della Società, di uno o più patrimoni destinati ad uno specifico affare, ai sensi dell'articolo 2447bis e seguenti del Codice Civile.

3) le decisioni in tema di strategie e politiche industriali e aziendali.

4. L'Organo Amministrativo nell'organizzazione e nella gestione interna della società tiene conto di quanto previsto in merito dal D.lgs. 175/2016 e ss.mm.ii. e dal D.Lgs. n. 50/2016 e ss.mm.ii..

5. Il Consiglio d'Amministrazione nei limiti di legge, può delegare parte dei suoi poteri, determinati nell'oggetto e nel tempo, ad un solo Amministratore, salva l'attribuzione di deleghe al Presidente ove preventivamente autorizzata dall'Assemblea. L'Organo Amministrativo può altresì delegare, nei limiti di legge, parte dei suoi poteri, determinati nell'oggetto e nel tempo al Direttore Generale, se nominato, ai Direttori e a procuratori, determinandone le eventuali retribuzioni. L'Organo Amministrativo può inoltre conferire procure speciali per determinati atti o categorie di atti a dirigenti, funzionari ed anche a terzi.

6. La nomina del Direttore Generale, con la relativa determinazione di funzioni, poteri e compensi è riservata all'Organo Amministrativo.

7. Nei limiti dei poteri loro attribuiti dall'Organo Amministrativo, l'Amministratore Delegato, il Presidente e il Direttore Generale hanno la facoltà di conferire procure speciali per determinati atti o categorie di atti a dirigenti, funzionari ed anche a terzi.

8. Nel rispetto dei criteri di legge possono essere costituiti comitati con funzioni consultive o di proposta.

Art. 22 - Firma e Rappresentanza legale

1.La firma e la rappresentanza legale di fronte ai terzi ed in giudizio spettano all'Amministratore Unico ovvero al Presidente del Consiglio d'Amministrazione e, in sua vece, al Vice Presidente ove questo sia stato nominato. Il solo fatto della firma del Vice Presidente costituisce prova dell'assenza o dell'impedimento del Presidente.

2. E' in facoltà del Consiglio d'Amministrazione attribuire la firma e la rappresentanza sociale di fronte ai terzi ed in giudizio anche all'Amministratore Delegato - ove l'organo amministrativo sia collegiale - ed in ogni caso, al Direttore Generale, a Dirigenti, a Procuratori ed anche a terzi.

Art. 23 - Compenso dell'Organo Amministrativo

1. All'Amministratore Unico ed ai componenti dell'Organo Amministrativo, spetta un compenso e il rimborso delle spese sostenute per ragioni del loro ufficio, nei limiti delle deliberazioni assunte dall'Assemblea dei Soci, nel rispetto delle disposizioni normative e dei relativi provvedimenti attuativi.

2. E' fatto divieto corrispondere gettoni di presenza o premi di risultato deliberati dopo lo svolgimento dell'attività, nonché trattamenti di fine mandato all'Amministratore Unico ovvero ai componenti dell'Organo Amministrativo.

3. La remunerazione degli Amministratori investiti di particolari cariche è stabilita da deliberazioni del Consiglio d'Amministrazione, secondo la disciplina di cui all'articolo 2389, comma 3, Codice Civile e comunque nel rispetto delle disposizioni normative e dei relativi provvedimenti attuativi.

4. In alternativa a quanto previsto dai commi precedenti, l'Assemblea può determinare un compenso complessivo per la remunerazione di tutti gli Amministratori, inclusi quelli investiti di particolari cariche, determinandone altresì i criteri di ripartizione, sempre nel rispetto delle disposizioni normative e dei relativi provvedimenti attuativi.

Art. 24 - Collegio Sindacale

1. Il Collegio Sindacale è composto da cinque sindaci effettivi e da due supplenti.

2. Il Collegio sindacale non svolge la revisione legale della società.

3. I Sindaci durano in carica tre esercizi e scadono alla data dell'assemblea convocata per l'approvazione del bilancio relativo all'ultimo esercizio della loro carica. Essi non possono essere revocati se non per giusta causa, ai sensi dell'art. 2400, Codice Civile. I Sindaci cessati dalla carica possono essere rieletti.

4. A norma dell'articolo 3 della Legge 28 aprile 1971, n. 287 ed in conformità all'Accordo di Cooperazione con il Concedente Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, la nomina del Presidente del Collegio Sindacale è riservata al

Ministero dell'Economia e Finanze, mentre la nomina di un Sindaco effettivo è riservata al Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili. I rimanenti tre Sindaci effettivi e i due Sindaci supplenti vengono nominati dall'Assemblea dei Soci.

5. La composizione del Collegio Sindacale deve assicurare il rispetto delle disposizioni di legge e regolamentari vigenti in materia di equilibrio tra i generi.

6. Nell'ipotesi in cui vengano a mancare per una qualunque ragione uno o più dei sindaci, gli stessi verranno sostituiti automaticamente dai sindaci supplenti nel rispetto delle disposizioni di legge e regolamentari vigenti in materia di equilibrio tra i generi.

7. Oltre che nei casi di cui all'art. 2399 Codice Civile, non può essere nominato Sindaco e, se nominato, decade, colui che si trova in una delle condizioni di cui alle lettere a), b), c), d), ed f) del comma 1 dell'art. 15 della Legge 19 marzo 1990, n. 55 e successive modifiche ed integrazioni.

8. Ai sensi della Legge 19 marzo 1990 n. 55 e successive modifiche ed integrazioni, si applica la sospensione di diritto dalla carica, secondo quanto previsto dall'art. 15 commi 4bis e 4quater, per il Sindaco nei cui confronti sopravviene una delle condizioni di cui all'art. 15, comma 1.

9. Costituisce causa ostativa alla nomina e causa di decadenza anche l'emanazione della sentenza di patteggiamento prevista dall'art. 444, comma 2, del Codice di Procedura Penale.

10. I Sindaci, ivi compreso il Presidente, hanno l'obbligo di segnalare immediatamente all'Organo Amministrativo e al Collegio Sindacale la sopravvenienza di una delle cause che comporti la sospensione dalla carica o la decadenza dall'ufficio.

11. L'Assemblea determina il compenso dei Sindaci effettivi all'atto della loro nomina e per l'intero periodo di durata del loro ufficio, nel rispetto delle disposizioni normative e dei relativi provvedimenti attuativi.

12. In deroga a quanto previsto ai commi 1 e 4 del presente articolo, fino a quando la Società non avrà ricevuto la comunicazione da parte del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili o di almeno uno dei Soci del perfezionamento dell'affidamento della nuova Concessione, il Collegio Sindacale sarà composto da tre o cinque Sindaci effettivi e da due supplenti a seconda delle determinazioni dell'Assemblea che può in qualsiasi momento deliberare di elevare il numero dei Sindaci effettivi a cinque integrando così il Collegio in carica.

13. Allorquando la Società riceverà la predetta comunicazione del perfezionamento dell'affidamento della nuova concessione, il Collegio Sindacale dovrà essere composto da cinque Sindaci effettivi e da due Sindaci supplenti, la cui nomina avverrà in conformità alla previsione di cui al comma 4 del presente articolo. I membri che verranno nominati ad integrazione del

Collegio Sindacale scadranno insieme con quelli in carica all'atto della loro nomina.

Art. 25 - Revisione Legale dei Conti

1.La revisione legale dei conti sulla Società è esercitata da un revisore legale dei conti o da una società di revisione legale iscritti nell'apposito registro.

Art. 26 - Controllo analogo

1. Il controllo sulla società analogo a quello esercitato sulle strutture organizzative proprie delle Amministrazioni pubbliche controllanti è esercitato mediante l'istituzione di un comitato denominato "Comitato di Indirizzo e Coordinamento" (in forma breve CIC) il quale rappresenta la sede di informazione, controllo preventivo, consultazione, valutazione e verifica sulla gestione e amministrazione della società, ed è deputato a impartire all'Organo Amministrativo gli opportuni indirizzi e direttive, nel rispetto dei poteri e degli obblighi dell'Organo Amministrativo previsti all'art. 21.

2. Le modalità di nomina e composizione, i criteri di funzionamento ed i relativi quorum deliberativi del "Comitato di Indirizzo e Coordinamento" sono disciplinati da apposito accordo stipulato tra i soci (Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia e Regione Veneto) e il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, ai sensi dell'art. 13 bis del Decreto Legge 16 ottobre 2017, n. 148, convertito con modificazioni dalla Legge 4 dicembre 2017, n. 172, e tenuto conto dell'articolo 178, comma 8 ter, del Decreto Legislativo 18 aprile 2016, n. 50.

Art. 27 – Altri Organi

1. E' fatto divieto di istituire organi diversi da quelli previsti dalle norme generali in tema di società e comunque previsti dal presente Statuto.

Art. 28 - Esercizio sociale e Bilancio d'esercizio

1. L'esercizio sociale va dal 1° gennaio al 31 dicembre.

2. Gli utili netti di bilancio sono distribuiti come segue: il 5% (cinque per cento) alla riserva legale, fino a che questa non abbia raggiunto il quinto del capitale sociale, la destinazione della restante parte degli utili è decisa dall'Assemblea sociale che approva il bilancio nel rispetto della legge.

Art. 29 - Scioglimento - Liquidazione della Società

In caso di scioglimento della Società, l'Assemblea procede alla nomina di uno o più liquidatori, determinandone i poteri, le attribuzioni e i compensi.

Art. 30 - Disposizioni generali

1. Per quanto non previsto nel presente Statuto, si applicano le vigenti disposizioni di legge e regolamentari afferenti.

2. Qualunque controversia insorga in dipendenza di affari sociali o della interpretazione o esecuzione del presente statuto, è competente il foro del luogo ove la Società ha la pro-

pria sede legale.

REGIONE AUTONOMA FRIULI VENEZIA GIULIA

Il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili

REGIONE DEL VENETO

ACCORDO DI COOPERAZIONE TRA AMMINISTRAZIONI AGGIUDICATRICI AI SENSI DELL'ART. 17 DELLA DIRETTIVA 2014/23/UE E DELL'ART. 13-BIS DEL DECRETO-LEGGE 16 OTTOBRE 2017, N. 148 E SS.MM.II., RELATIVO ALLE TRATTE AUTOSTRADALI:

- A4 VENEZIA-TRIESTE;

- A23 PALMANOVA-UDINE;

- A28 PORTOGRUARO-CONEGLIANO;

- A57 TANGENZIALE DI MESTRE PER LA QUOTA PARTE;

- A34 RACCORDO VILLESSE-GORIZIA.

ALLEGATO M

REGOLAMENTO DEL COMITATO DI INDIRIZZO E COORDINAMENTO

ACCORDO DI COOPERAZIONE TRA AMMINISTRAZIONI AGGIUDICATRICI AI SENSI DELL'ART. 17 DELLA DIRETTIVA 2014/23/UE E DELL'ART. 13-BIS DEL DECRETO-LEGGE 16 OTTOBRE 2017, N. 148 E SS.MM.II., RELATIVO ALLE TRATTE AUTOSTRADALI: A4 VENEZIA-TRIESTE; A23 PALMANOVA-UDINE; A28 PORTOGRUARO-CONEGLIANO; A57 TANGENZIALE DI MESTRE PER LA QUOTA PARTE; A34 RACCORDO VILLESSE-GORIZIA.

REGOLAMENTO DEL COMITATO DI INDIRIZZO E COORDINAMENTO AI SENSI DELL'ART. 4, COMMA 11, DELL'ACCORDO DI COOPERAZIONE

TRA

Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, con sede in Roma, Piazzale Porta Pia, rappresentato dal Prof. Enrico Giovannini, nella sua qualità di Ministro;

La Regione del Veneto, con sede in Venezia, Sestiere Dorsoduro, 3901, Palazzo Balbi, rappresentata dal Dott. Luca Zaia, nella sua qualità di Presidente della Regione Veneto, autorizzato ad intervenire nel presente atto giusta delibera della Giunta Regionale n. 787 del 5 luglio 2022;

La Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia, con sede in Trieste, Piazza Unità d'Italia n. 1, rappresentata dal Dott. Massimiliano Fedriga, nella sua qualità di Presidente della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia, autorizzato ad intervenire nel presente atto giusta delibera della Giunta Regionale n. 977 del 1° luglio 2022.

Le Parti, come sopra rappresentate, convengono e stipulano quanto segue:

Premesse

Il presente Regolamento ("**Regolamento**") disciplina la composizione, la nomina, i compiti, l'organizzazione e il funzionamento del Comitato di indirizzo e coordinamento ("**Comitato**"), nonché le modalità e la tempistica dei relativi adempimenti.

Il Comitato è istituito ai sensi degli artt. 3 e 4 dell'Accordo di Cooperazione tra amministrazioni aggiudicatrici di cui all'art. 17, comma 4, della direttiva 2014/23/UE e all'art. 13-*bis* del decreto-legge 16 ottobre 2017, n. 148 e ss.mm.ii., relativo alle tratte autostradali A4 Venezia-Trieste, A23 Palmanova-Udine, A28 Portogruaro-Conegliano, A57 Tangenziale di Mestre per la quota parte e A34 raccordo Villesse-Gorizia, del Protocollo di Intesa del 14 gennaio 2016 ivi richiamato e tenuto conto dell'art. 178, comma 8-*ter,* del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50.

Il Comitato è volto a realizzare il controllo analogo sulla Società ai sensi dell'art. 5 del d. lgs. n. 50/2016, in particolare attraverso i poteri previsti dall'art. 4 e dall'art. 8 del Regolamento.

Articolo 1
Composizione e durata in carica dei membri

1.1 Il Comitato è un organismo collegiale, paritetico, permanente, composto da n. 6 (sei) membri, nominati su designazione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili ("**MIMS**"), del Ministero dell'economia e delle finanze ("**MEF**"), nonché della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia e della Regione del Veneto con le seguenti modalità:

- n. 2 (due) membri di nomina del MIMS, di cui n. 1 (uno) con funzione di Presidente;
- n. 1 (uno) membro di nomina del MEF;
- n. 3 (tre) di cui n. 2 (due) di nomina della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia e n. 1 (uno) di nomina della Regione del Veneto, scelti tra i componenti della Giunta o tra i dirigenti e i funzionari dell'Amministrazione Regionale.

1.2 Il Presidente del Comitato è tratto da una rosa di nominativi previamente condivisa dalle Parti del presente Accordo di Cooperazione. I membri di nomina del MIMS e del MEF sono dirigenti di prima o seconda fascia in servizio presso i Ministeri medesimi.

1.3 Alle riunioni del Comitato è invitato il coordinatore europeo del corridoio attraversato dall'Arteria Autostradale.

1.4 I membri del Comitato durano in carica tre anni. Essi sono rinominabili.

Articolo 2
Requisiti soggettivi per la nomina a membro del Comitato

2.1 Non possono essere nominati membri del Comitato i soggetti per i quali ricorrano le cause di esclusione di cui all'art. 80, commi 1, 2 e 3, del d.lgs n. 50/2016 e ss.mm.ii.

Articolo 3
Dimissioni e revoca dei membri del Comitato

3.1 In caso di dimissioni di un membro del Comitato, il soggetto che ha designato il membro dimissionario nomina un nuovo membro entro i successivi sessanta (60) giorni.

3.2 Ciascun membro del Comitato può essere sostituito in ogni tempo dall'ente o dagli enti che l'hanno designato. Tali enti sono tenuti a nominare il nuovo membro del Comitato nei successivi sessanta (60) giorni dall'adozione dell'atto di sostituzione.

Articolo 4
Compiti del Comitato

4.1 Il Comitato ha il compito di:

a) promuovere le misure per la intermodalità, anche con riferimento alle autostrade del mare e viaggianti;
b) promuovere il c.d. *Modal Shifting*;
c) promuovere il network infrastrutturale (interporti, infrastruttura ferroviaria e porti);
d) promuovere la tutela dell'ambiente e della sicurezza dell'infrastruttura, secondo i parametri europei;
e) proporre alle competenti Autorità politiche tariffarie che consentano la realizzazione delle azioni di cui alle precedenti lettere a), b), c), d);
f) fornire gli indirizzi per la realizzazione delle azioni di cui alle precedenti lettere a), b), c), d) e monitorare il loro stato di avanzamento;
g) fornire alle Amministrazioni Pubbliche Territoriali gli indirizzi per la destinazione delle risorse finanziarie necessarie alla realizzazione degli investimenti funzionali allo sviluppo delle infrastrutture dei territori delle Regioni interessate.

4.2 Il Comitato inoltre rappresenta la sede di indirizzo, informazione, controllo preventivo, consultazione, valutazione e verifica sulla gestione e amministrazione della Società, nonché l'organo attraverso il quale le amministrazioni pubbliche controllanti esercitano sul Concessionario il controllo analogo a quello esercitato sulle proprie strutture organizzative. Il controllo analogo è esercitato dal Comitato, tramite una verifica preventiva, concomitante e consuntiva delle attività svolte dalla Società.

Articolo 5
Deliberazioni del Comitato

5.1 Il Comitato si riunisce su convocazione del Presidente entro 8 (otto) giorni dalla sottoposizione di proposte di deliberazioni di cui ai successivi commi 5.4 e 5.5 e comunque con cadenza almeno semestrale. Ove il Presidente non provveda nei termini predetti, la convocazione

è disposta dal componente nominato in rappresentanza della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia.

5.2 Il Comitato è validamente riunito con la presenza di almeno quattro componenti in carica, di cui due di nomina ministeriale compreso il Presidente. Le deliberazioni sono prese all'unanimità. Qualora non venga raggiunta l'unanimità, il Comitato delibera a maggioranza assoluta con il voto favorevole del Presidente.

5.3 Le delibere del Comitato di cui ai successivi commi 5.4 e 5.5 sono rispettivamente vincolanti per il Concessionario e per le Amministrazioni Pubbliche Territoriali.

5.4 Il Concessionario deve sottoporre al Comitato, per l'approvazione, le delibere concernenti:
- il budget annuale di previsione;
- l'effettuazione di operazioni societarie straordinarie, di operazioni finanziarie a medio lungo termine, di operazioni di finanza straordinaria e l'acquisizione e/o dismissione di partecipazioni societarie;
- l'adozione di piani industriali e/o strategici, la predisposizione di un nuovo piano degli investimenti infrastrutturali e l'aggiornamento del piano economico-finanziario;
- l'approvazione e le modifiche dello statuto sociale e le variazioni del capitale sociale;
- l'assunzione di impegni di spesa superiori a Euro 5 milioni.

5.5 Le Amministrazioni Pubbliche Territoriali devono:
- richiedere al Comitato una preventiva valutazione circa il possesso dei requisiti di professionalità e onorabilità dei componenti del Consiglio di Amministrazione del Concessionario sulla base della disciplina vigente in materia;
- ottenere dal Comitato il parere sul bilancio di esercizio, successivamente al deposito delle relazioni di competenza del Collegio Sindacale e della Società di revisione del Concessionario.

5.6 Il Concessionario si obbliga a trasmettere ogni trimestre al Comitato i verbali delle assemblee dei soci, del Consiglio di Amministrazione, del Collegio Sindacale e dell'organismo di vigilanza.

Articolo 6
Nomina del Segretario del Comitato

6.1 Il Segretario è eletto dal Comitato tra i membri di nomina della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia e della Regione del Veneto.

Articolo 7
Convocazione e verbalizzazione delle riunioni del Comitato

7.1 Il Comitato è convocato mediante posta elettronica almeno sette (7) giorni prima della data fissata o, nei casi di urgenza, almeno quarantotto (48) ore prima della riunione. La convocazione

indica il giorno, l'ora, il luogo della riunione e l'ordine del giorno da trattare. La documentazione necessaria per la riunione è trasmessa insieme alla convocazione in versione digitale.

7.2 Ogni membro del Comitato può chiedere al Presidente, almeno 3 (tre) giorni prima della data di convocazione, l'inserimento di ulteriori punti all'ordine del giorno. Il Presidente valuta se inserire il punto richiesto e, qualora lo ritenga opportuno, invia ai membri una nota di integrazione dell'ordine del giorno nelle stesse modalità di trasmissione della convocazione.

7.3 Al Comitato possono essere invitati anche altri soggetti, oltre a quelli previsti dall'art. 4, comma 1, dell'Accordo di Cooperazione, al verificarsi di particolari esigenze che ne richiedono la presenza.

7.4 I membri del Comitato sono tenuti alla riservatezza dei dati e delle informazioni ricevuti per la partecipazione ai lavori del Comitato stesso.

7.5 Di ciascuna riunione e delle relative deliberazioni assunte dal Comitato deve essere redatto un verbale. Il verbale, predisposto dal Segretario, indica la sede, la data, l'ora della riunione, l'elenco dei presenti e l'ordine del giorno e riporta le decisioni, le raccomandazioni, le proposte assunte dal Comitato. Il verbale è inviato, tramite posta elettronica, in copia ad ogni componente entro 30 (trenta) giorni dalla chiusura dei lavori. Il verbale è approvato *per silentium* qualora entro i successivi 30 (trenta) giorni dal ricevimento non vengano formulate osservazioni, tramite posta elettronica, da parte dei membri presenti alla seduta cui il verbale si riferisce. Il verbale è sottoscritto dal Segretario e dal Presidente che ne cura la trasmissione, per posta elettronica, ai firmatari dell'Accordo di Cooperazione.

Articolo 8
Spese di funzionamento e supporto organizzativo ai lavori del Comitato

8.1 A ciascun componente del Comitato sono riconosciute esclusivamente le spese sostenute e documentate per la partecipazione alle riunioni del medesimo Comitato:

a) il rimborso spese per vitto e alloggio documentate a piè di lista;
b) il rimborso spese di trasporto documentate a piè di lista. In caso d'uso di un proprio automezzo, è riconosciuto un rimborso per chilometro determinato in base alle tariffe ACI, in relazione alle percorrenze annue complessivamente effettuate.

8.2 Non è riconosciuto ai membri del Comitato alcun compenso per le attività svolte, secondo quanto disposto dall'art. 4, comma 12, dell'Accordo di Cooperazione.

8.3 Il supporto organizzativo ai lavori del Comitato è assicurato dalle strutture tecniche della Concessionaria, che, altresì, sostiene le spese di funzionamento del Comitato.

8.4 Le spese di funzionamento del Comitato sono quantificate annualmente – in via preventiva – dal Comitato medesimo. Per il primo anno di funzionamento, le spese sono stabilite nella prima riunione del Comitato.

Articolo 9
Doveri dell'Organo Amministrativo e modalità di verifica degli obiettivi

9.1 Fatto salvo quanto disciplinato nello Statuto sociale, l'Organo Amministrativo esercita i suoi poteri in conformità a quanto stabilito nel presente Regolamento.

9.2 Il Comitato, al fine di attuare l'Accordo di Cooperazione e sovrintendere al raggiungimento dei relativi obiettivi, dovrà ricevere dall'Organo Amministrativo una informativa semestrale contenente:

- lo stato di realizzazione degli obiettivi strategici di cui all'art. 2 dell'Accordo di Cooperazione;
- indicazioni sugli equilibri economico-finanziari del Concessionario;
- una relazione sull'andamento della gestione dell'esercizio sociale in corso, unitamente al consuntivo del semestre trascorso con annessa relazione esplicativa sui criteri di redazione;
- l'andamento del traffico e gli indicatori di sinistrosità dell'arteria autostradale A4 Venezia Trieste, A23 Palmanova-Udine, A28 Portogruaro-Conegliano, A57 Tangenziale di Mestre per la quota parte e A34 raccordo Villesse-Gorizia.

9.3 Con riferimento all'esecuzione di obblighi, anche di livello internazionale, richiamati e/o assunti nell'ambito dell'Accordo di Cooperazione, lo Stato (Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e Ministero dell'economia e delle finanze), nonché la Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia e la Regione del Veneto trasmettono al Comitato una relazione annuale in merito alla parte di propria competenza.

9.4 Il Comitato ha facoltà di richiedere ai firmatari dell'Accordo di Cooperazione e/o all'Organo Amministrativo ulteriori informazioni che dovesse ritenere utili o necessarie per la verifica del perseguimento degli obiettivi di cui all' Accordo stesso.

Articolo 10
Modifiche del Regolamento

10.1 Il presente Regolamento può essere modificato dal Comitato soltanto all'unanimità.

Articolo 11
Durata

11.1 Il presente Regolamento entra in vigore alla data di efficacia dell'Accordo di Cooperazione, e resterà valido ed efficace per tutta la durata dell'Accordo di Cooperazione stesso, anche in deroga all'art. 2341-bis c.c., ai sensi dell'art. 16, comma 2, lett. c) del d.lgs. 19 agosto 2016, n. 175.

11.2 Le Parti si impegnano a fornire il nominativo dei soggetti che faranno parte del Comitato entro la data di efficacia dell'Accordo di Cooperazione e, sempre entro tale data, le Parti

condivideranno la rosa di nominativi, di cui al precedente comma 1.2, dalla quale individuare il Presidente del Comitato.

Articolo 12
Disposizione finale

12.1 Le Parti riconoscono che le pattuizioni di cui al presente Regolamento annullano ogni eventuale precedente diverso accordo e/o pattuizione in merito all'esercizio del controllo analogo sulla Società.

Letto, approvato e sottoscritto

Ministero delle infrastrutture e delle mobilità sostenibili	Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia	Regione del Veneto
ENRICO GIOVANNINI Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti 14.07.2022 15:09:13 GMT+01:00	Firmato digitalmente da:Massimiliano Fedriga Data:14/07/2022 13:31:43	/'*'Ã+.(' "$!% #!##Ã""&""&$# GMT+00:00