

Per quanto riguarda il maxilotto 2, direttrice Perugia – Ancona, proseguono i lavori avviati ad inizio 2009.

Gli interventi sulla Strada Statale 318 tratto Pianello – Valfabbrica, sono in linea con le previsioni del cronoprogramma; mentre nei tratti Fossato di Vico – Cancelli e Albacina – Serra San Quirico della Strada Statale 76, si registrano ritardi dovuti alla necessità di risolvere alcune interferenze.

Per quanto concerne infine la Pedemontana delle Marche, tratto Fabriano – Muccia/Sfercia, il 18 dicembre 2009 è stata avviata la procedura per la Conferenza dei Servizi per l'approvazione del progetto definitivo.

Malgrado il ritmo di avanzamento dei lavori sia proseguito con grande impegno, restano tuttavia i ritardi sinora accumulati rispetto ai tempi inizialmente previsti.

Relativamente al Piano di Area Vasta (PAV), lo strumento finalizzato alla crescita dello sviluppo socioeconomico del territorio ed al reperimento dei fondi necessari per cofinanziare le opere viarie, sono stati pubblicati i bandi di gara per il collocamento sul mercato della prima tranche di otto Aree leader, già approvate dal Cipe nel 2006.

Le prime gare esperite per la scelta dei concessionari, hanno confermato le complessità di collocamento segnalate anche dall'Advisor nel corso del precedente esercizio. Per quanto riguarda l'ulteriore sviluppo del Pav sono state avviate le procedure per l'approvazione da parte del Cipe dei progetti riguardanti altre Aree leader, già previste dal piano originario.

Va segnalato che, anche per quanto sopra evidenziato, la Società ha aggiornato, con il supporto di KPMG Advisor, il precedente piano industriale 2007-2013.

Il nuovo Piano, approvato dal Consiglio di Amministrazione il 28/10/2009, adotta un orizzonte temporale fino al 2045 ed ipotizza l'andata a regime della Società nel 2014, anno a partire dal quale la Società medesima si dovrebbe trovare a gestire solamente il PAV, avendo completato la costruzione delle opere viarie.

L'impostazione di base del Piano, riflette il mandato senza rappresentanza conferito alla Società tramite la convenzione del 2005, che disciplina altresì il trasferimento ad Anas delle opere viarie e la copertura finanziaria a carico di Anas stessa degli interventi non coperti da assegnazioni statali e dai fondi integrativi reperiti.

Il costo totale del progetto è stimato nel Piano vigente pari a 2.224 milioni (2.135 per il PIV e 88 per il PAV, comprensivo degli incrementi registrati, pari a 42 milioni per il PIV e 25 milioni per il PAV). Le aree leader approvate e finanziate (ancorché parzialmente) sono 8, mentre le ulteriori 7 sono state solamente individuate.

Il Piano Industriale vigente, rispetto al precedente, evidenzia una significativa riduzione della stima relativa al meccanismo della cattura di valore, che passa da €/milioni 361 a €/milioni 198. A tali fonti vanno aggiunti €/milioni 1.591 di finanziamenti disponibili, €/milioni 26 per cessione al Contraente Generale di s. marino e €/milioni 50 di capitale sociale.

Nel vigente Piano Industriale si evidenzia che le risorse ancora necessarie sono quindi pari a €/milioni 359 (di cui €/milioni 71 per l'acquisizione delle aree leader da stanziare da parte del CIPE, e €/milioni 288 sono ancora da reperire per la realizzazione delle infrastrutture viarie).

Si è già avuto modo di segnalare che la sostenibilità dell'attuale piano è vincolata all'effettivo verificarsi delle assunzioni di base ed al pieno rispetto delle stringenti ipotesi di lavoro. Si segnala, in particolare, l'importanza di rispettare i tempi di realizzazione delle opere ed i tempi di collocamento delle aree leader, di evitare qualunque ulteriore lievitazione del costo delle opere e di contenere i costi di struttura della società. Si rammenta, peraltro, che Anas ha reso noto alla Società di non disporre, al momento, delle risorse integrative mancanti, rappresentando la necessità di operare confidando sui soli mezzi ragionevolmente disponibili.

La Società ha peraltro reso noto di aver pianificato un aggiornamento del Piano Industriale, la cui approvazione è prevista a breve.

Alla data di chiusura dell'esercizio 2009 il fabbisogno finanziario complessivo per la realizzazione del Progetto Quadrilatero (Sistema viario e Piano di Area Vasta) è stato valutato in €/milioni 2.233, con un ulteriore incremento sia rispetto a quanto evidenziato nel bilancio di esercizio 2008 (€/migliaia 2.184) che alle recenti stime riportate all'interno del nuovo Piano Industriale (€/migliaia 2.224).

Il quadro economico del progetto pertanto, il cui valore originario approvato dal Cipe con delibera n°13 /2004, era di €/milioni 2.157, è stato adeguato in €/milioni 2.233 di cui €/milioni 49 per maggiori spese sulle progettazioni e lavori delle infrastrutture viarie; €/milioni 25 per la maggiorazione dei costi inerente le acquisizioni delle aree leader PAV a seguito della legge 244/07 che ha modificato i criteri di valorizzazione degli espropri e €/milioni 2 a seguito del riallineamento dei valori riportati nell'Allegato delle Infrastrutture al DPEF 2009-2011.

La stima delle fonti di copertura finanziaria del progetto è riepilogata nella seguente tabella:

Fonti di Finanziamento/ Totale costo dell'opera	31/12/2009 €/milioni	31/12/2008 €/milioni
Contributi pubblici del. CIPE n. 13/04	900	900
Piano Triennale ANAS	27	27
APQ Accordo di Programma Quadro Marche	90	90
APQ Accordo di Programma Quadro Umbria	46	46
Contributi pubblici Del. CIPE n. 101/06	17	17
Contributi pubblici Del. CIPE n. 83/08	511	511
<b>Totale risorse pubbliche finanziate disponibili</b>	<b>1.591</b>	<b>1.591</b>
<b>Risorse da PAV "Cattura di valore" proveniente dal territorio:</b> ICI (incluso aree di implementazione) ed Oneri dai Comuni, apporti dalle Camere di Commercio, da canoni di Concessione Aree Leader	198*	315
Risorse da materiali di risulta dalla costruzione opere viarie	26	26
<b>Totale risorse da cattura di valore PAV</b>	<b>224</b>	<b>341</b>
Capitale sociale	50	50

<b>Totale risorse</b>	<b>1.865</b>	<b>1.982</b>
<b>Fabbisogno finanziario</b>	<b>368</b>	<b>202</b>
<b>Totale costo dell'opera</b>	<b>2.233</b>	<b>2.184</b>

*\* di cui, per il momento, 153 €/milioni asseverati da Banca Marche*

Allo stato attuale la Società ritiene di poter dare copertura al fabbisogno finanziario degli interventi viari previsti per la Strada Statale 77, Strada Statale 76 e Strada Statale 318, ovvero i principali assi viari umbro marchigiani, e del tratto Fabriano – Matelica della Pedemontana delle Marche; resta ancora aperto il tema del finanziamento delle "opere complementari" atteso che ad oggi il costo complessivo non risulta ancora interamente dotato delle necessarie fonti di copertura finanziaria. Mancano infatti per il completamento del progetto €/milioni 368 (superiore di €/milioni 9 all'importo previsto nel vigente Piano Industriale), di cui 71 risultano quelli ancora da stanziare da parte del CIPE per l'acquisizione delle aree leader.

In conseguenza all'intensificazione delle attività svolte dalla Quadrilatero, anche la struttura della Società è stata opportunamente rafforzata in termini di risorse, professionalità, strumenti e procedure necessarie per gestire la complessa realizzazione dell'Opera. Nel corso del 2009 sono state inserite nuove risorse, con un incremento dell'organico pari a 4 unità.

Si riporta di seguito un quadro sinottico sulla situazione del personale in forza comparativo con il precedente esercizio.

	<b>31/12/2009</b>	<b>31/12/2008</b>
Personale distaccato da Soci	10	11
Personale dipendente	22	20
Collaboratori a progetto	24	21
<b>TOTALE</b>	<b>56</b>	<b>52</b>

## **Il bilancio 2009**

Per quanto riguarda il bilancio dell'esercizio 2009, di cui vengono forniti in allegato i dati di sintesi di stato patrimoniale e conto economico, esso chiude con un risultato di pareggio. Tale risultato - contemplato dallo Statuto sociale - è espressione della natura della società, che si qualifica (ai sensi dell'art. 172 del D.Lgs. 12 aprile 2006, n. 163) quale Società Pubblica di Progetto, ossia con un'attività rivolta alla realizzazione degli interessi degli enti che partecipano al capitale sociale, senza perseguire fine di lucro, la cui opera viaria non entra a far parte del suo patrimonio bensì di quello dell'Anas S.p.A.

Va sottolineato che anche nel corso dell'esercizio 2009, si è verificata una significativa presenza di interessi attivi originati dalla gestione dei mezzi finanziari disponibili. Tale situazione,

come da prassi contabile utilizzata anche nei precedenti esercizi, ha comportato l'accantonamento ad un apposito fondo del passivo della parte degli interessi attivi maturati, fondo che sarà utilizzato per far fronte alle necessità finanziarie correlate al completamento del Progetto.

Per quanto concerne l'andamento economico, si rammenta che il conto economico riflette costi e ricavi per la sola parte afferente il P.A.V., nonché l'accantonamento al fondo di cui sopra, ed i proventi finanziari maturati sulle disponibilità bancarie.

I costi per servizi inerenti le opere viarie (P.I.V.) non sono imputati al Conto Economico bensì ai conti di credito verso Anas per il futuro trasferimento alla stessa. In particolare le spese, comprensive di IVA, da trasferire all'Anas sono pari - per un criterio convenzionale riportato nel Piano Industriale e nella Convenzione con l'Anas - al 100% dei costi diretti e all'80% dei costi indiretti aziendali, mentre il restante 20% di questi ultimi unitamente al 100% dei costi riferiti al P.A.V. rimangono imputati al Conto Economico con contropartita nella voce dello Stato Patrimoniale *Immobilizzazioni materiali in corso*.

I costi della produzione 2009 sono pari ad €/migliaia 2.089 (€/migliaia 1.995 al 31.12.2008), con una variazione imputabile principalmente all'incremento dei costi correlato all'avanzamento delle attività aziendali. Aumentano i costi per servizi (+ €/migliaia 140), ed i costi per il personale (+ €/migliaia 89) per l'assunzione di ulteriori risorse nel corso dell'esercizio.

Per quanto concerne la situazione patrimoniale si evidenzia che i crediti verso soci per versamenti ancora dovuti al 31/12/2009 riguardano la parte non richiamata relativa all'aumento del capitale sociale di €/milioni 15 deliberato dal Consiglio di Amministrazione della società il 19 giugno 2009.

Le immobilizzazioni materiali in corso al 31/12/2009 ammontano a €/migliaia 4.079, con una variazione rispetto al precedente esercizio di €/migliaia 1.420, e riguardano i costi accessori preliminari l'acquisizione delle aree leader del PAV.

Tra le immobilizzazioni finanziarie si trovano gli apporti derivanti dagli accordi di programma con le CCIAA per la realizzazione delle infrastrutture viarie. Tali crediti hanno contropartita nel relativo "fondo apporti finanziari da CCIAA" iscritto tra i fondi del passivo.

Va segnalata inoltre la variazione rispetto al precedente esercizio dei crediti verso clienti (- €/migliaia 4.128) derivante principalmente dall'annullamento delle penali iscritte negli anni precedenti, avvenuto a seguito della stipula dell'atto aggiuntivo con il Contraente Generale per le infrastrutture viarie del Maxilotto 1, effettuata nel mese di novembre 2009. Tale atto ha riguardato la risoluzione di pretese e di controversie reciproche in corso, attraverso la ridefinizione dei contenuti economici e temporali delle attività contrattuali in essere con la Società, nonché la rinuncia da parte del Contraente Generale di tutte le riserve iscritte nei registri contabili, fatta eccezione di una riserva di €/milioni 10.

Si segnala invece che il Contraente Generale, affidatario della realizzazione del Maxilotto 2, ha iscritto al 31/12/2009 ulteriori riserve per €/milioni 305, per un totale di €/milioni 455, che sono attualmente in attesa di essere analizzate. Le riserve eventualmente accolte saranno rilevate

nei conti patrimoniali della Società con contropartita Crediti verso Controllante nel momento in cui esse saranno definitivamente accertate e quindi fatturate ad Anas, alla stregua di tutti gli altri esborsi sostenuti per il PIV.

Tra i fatti successivi alla chiusura dell'esercizio, si segnala l'ulteriore iscrizione di riserve, pari a €/milioni 30 per il Maxilotto 1 e pari a €/milioni 1,5 per il Maxilotto 2.

Importi in €/migliaia

<b>STATO PATRIMONIALE ATTIVO</b>	<b>2009</b>	<b>2008</b>
A - CREDITI VERSO SOCI PER VERSAMENTI ANCORA DOVUTI	11.218	
<b>B - IMMOBILIZZAZIONI</b>		
I - IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI	646	931
II - IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI	4.171	2.744
III - IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE	4.098	1.730
<b>TOTALE IMMOBILIZZAZIONI</b>	<b>8.915</b>	<b>5.405</b>
<b>C - ATTIVO CIRCOLANTE</b>		
I - RIMANENZE		
II - CREDITI	31.558	40.216
III - ATTIVITÀ FIN. CHE NON COSTITUISCONO IMMOBILIZZAZIONI	56.500	33.000
IV - DISPONIBILITÀ LIQUIDE	7.673	7.956
<b>TOTALE ATTIVO CIRCOLANTE</b>	<b>95.731</b>	<b>81.172</b>
D-RATEI E RISCONTI ATTIVI	161	324
<b>TOTALE ATTIVO</b>	<b>116.026</b>	<b>86.901</b>
<b>STATO PATRIMONIALE PASSIVO</b>	<b>2009</b>	<b>2008</b>
A - PATRIMONIO NETTO	49.994	34.994
B - FONDI PER RISCHI ED ONERI	6.216	3.229
C - TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO	43	26
D - DEBITI	59.773	48.652
E - RATEI E RISCONTI PASSIVI		
<b>TOTALE PASSIVO</b>	<b>116.026</b>	<b>86.901</b>

<b>CONTO ECONOMICO</b>	<b>2009</b>	<b>2008</b>
A - VALORE DELLA PRODUZIONE	1.454	1.154
B - COSTI DELLA PRODUZIONE	2.090	1.995
DIFFERENZA FRA VALORE E COSTI DELLA PRODUZIONE (A-B)	-636	-841
C - PROVENTI E ONERI FINANZIARI	1.024	1.207
D - RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITÀ		
E - PROVENTI E ONERI STRAORDINARI	-71	
<b>RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE</b>	<b>317</b>	<b>366</b>
<b>IMPOSTE DELL'ESERCIZIO</b>	<b>-317</b>	<b>-366</b>
<b>RISULTATO NETTO DELL'ESERCIZIO</b>	<b>-</b>	<b>-</b>

**STRETTO DI MESSINA S.p.A.**

L'esercizio 2009 è stato caratterizzato dall'effettiva ripresa delle attività sociali, in attuazione degli attuali indirizzi governativi e dei provvedimenti legislativi che si sono succeduti nel corso dell'anno.

A conferma dell'attuale indirizzo dell'Esecutivo, il CIPE, nella delibera del 15 luglio 2009 di approvazione dell'Allegato Infrastrutture al DPEF 2010-2013, ha annoverato il "Ponte sullo stretto di Messina" tra gli interventi fondamentali per lo sviluppo del mezzogiorno, imputandone il parziale finanziamento a carico del Fondo infrastrutture. Lo stesso CIPE, con la successiva delibera del 31 luglio 2009, ha assegnato alla Società (in luogo di RFI originario soggetto aggiudicatore) anche la realizzazione della variante di Cannitello, in considerazione del suo carattere di interferenza, il cui costo, pari ad €/migliaia 26.000, è interamente coperto da contributi stabiliti dal CIPE stesso, per effetto della delibera sopra citata e della successiva del 17 dicembre 2009.

Con il D.L. 78 del 1 luglio 2009, convertito con la L. 102/2009 e smi, è stato espressamente attribuito alla Società un contributo in conto impianti di 1,3 miliardi ed è stata prevista la nomina di un Commissario Straordinario, individuato con il successivo DPCM del 6 agosto 2009, con il compito, entro 60 giorni, di rimuovere gli ostacoli esistenti al concreto riavvio delle attività.

Tali ostacoli sono stati individuati nella necessità di modificare i contratti a suo tempo stipulati, di aggiornare il piano economico finanziario e la Convenzione di Concessione.

Con riferimento ai contratti, la società aveva stipulato nel mese di aprile 2009 un accordo con il Contraente Generale, finalizzato ad assicurare il riavvio delle attività e, nel mese di maggio, un analogo accordo anche con il PMC. Tali intese sono state ulteriormente modificate nel mese di settembre per tener conto dei provvedimenti intervenuti ed, in particolare, della necessità di inserire negli accordi anche i lavori della variante di Cannitello.

Entrambe le intese sono divenute pienamente efficaci con l'approvazione del Commissario Straordinario che, in data 2 ottobre 2009, ha fornito il proprio assenso anche al nuovo Piano economico finanziario, trasmettendo apposita relazione al Ministero delle Infrastrutture ed al CIPE.

Sulla base di quanto sopra, il 30 novembre 2009, presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, si è stipulato l'Atto aggiuntivo alla Convenzione del 30 dicembre 2003 tra la Società ed il competente Dicastero, con allegato il Piano economico finanziario aggiornato. Tale Atto aggiuntivo è stato successivamente approvato dall'art. 2, comma 205 della legge finanziaria 2010.

Il Piano economico finanziario aggiornato prevede un investimento complessivo di circa 6,3 miliardi di euro, le cui modalità di finanziamento non si discostano da quelle già indicate nel progetto preliminare approvato con delibera CIPE n. 66 del 1° agosto 2003.

Il costo dell'opera, per il 40% pari a 2,5 miliardi di euro circa, è assicurato da contributi in conto impianti (per 1,3 miliardi) e dal capitale sociale della Società, previo un ulteriore aumento di 900 milioni rispetto ai 383 milioni ad oggi sottoscritti; per il rimanente 60% da finanziamenti da reperire secondo lo schema tipico del project finance.

Si segnala che il nuovo Piano ha tenuto conto anche del contributo di €/migliaia 20.658 inizialmente concesso alla società per la progettazione preliminare dell'opera e successivamente sospeso sulla base di una delibera del maggio 2007 della Corte dei Conti. In merito la Società ha più volte formulato la richiesta di corresponsione di tale contributo al competente Ministero, richiesta da ultimo confermata alla luce della definitiva approvazione ex lege dell'Atto Aggiuntivo alla Convenzione di Concessione e dell'allegato Piano finanziario.

L'Assemblea Straordinaria degli Azionisti tenutasi il 21 dicembre 2009, preso atto di quanto previsto dall'aggiornamento del Piano economico finanziario, ha deliberato di aumentare in una o più volte, entro il 20 dicembre 2014, il capitale sociale per un importo massimo di Euro 900.000.000,00. A tal fine, si segnala che la Finanziaria 2010 ha autorizzato "la spesa di 470 €/milioni per l'anno 2012, quale contributo alla società ANAS per la sottoscrizione e l'esecuzione, negli anni 2012 e seguenti, di aumenti di capitale della Società".

Il CIPE, con delibera del 6 novembre 2009 n.102, ha determinato in 12.676.000 euro la prima quota annua del sopra citato contributo in conto impianti (1,3 miliardi), imputandola sulle disponibilità del Fondo Infrastrutture.

Si rileva da ultimo che con DPCM del 3 novembre 2009 è stato nominato il Commissario Straordinario per la velocizzazione delle procedure relative alla realizzazione delle opere propedeutiche e funzionali del Ponte sullo stretto di Messina, dei relativi collegamenti stradali e ferroviari nonché delle opere e misure mitigatrici e compensative dell'impatto ambientale, territoriale e sociale del progetto.

La società dunque è entrata in una fase di piena attività. A seguito degli accordi, sia il Contraente Generale che il PMC, hanno dato avvio alle attività di mobilitazione ed in data 23 dicembre 2009 è stato finalmente avviato il primo cantiere per la realizzazione della grande opera, consistente nella deviazione della linea ferroviaria tirrenica in corrispondenza di Cannitello.

### **Aspetti bilancistici**

Il risultato d'esercizio 2009 è pari a euro 356.666.

Data l'assenza di ricavi tipici, il risultato economico è costituito dalla differenza tra la somma dei costi capitalizzati ( €/migliaia 4.756), dei proventi finanziari (€/migliaia 1.284), dei proventi diversi (€/migliaia 1.699) e la somma dei costi di competenza (€/migliaia 7.291) e delle imposte dell'esercizio (€/migliaia 91).



Il valore della produzione è pari ad €/migliaia 6.455 ed evidenzia un aumento di €/migliaia 2.157 rispetto al precedente esercizio: gli incrementi di immobilizzazioni per lavori interni (€/migliaia 4.756) si riferiscono alla capitalizzazione dei costi sostenuti nell'esercizio, al netto dei rimborsi addebitati a terzi, per le attività specificatamente attribuibili all'oggetto sociale; la voce altri ricavi e proventi (€/migliaia 1.699) si riferisce essenzialmente all'adeguamento del fondo per rischi ed oneri, ridotto nell'esercizio di €/migliaia 1.500 in virtù della puntuale ridefinizione, nel corso dell'esercizio, degli accordi contrattuali e dello scenario di riferimento.

I costi della produzione sostenuti nell'esercizio ammontano €/migliaia 7.009 e sono interamente costituiti da costi di gestione ordinaria. Al 31.12.2008 ammontavano ad €/migliaia 6.638, oltre all'accantonamento al fondo per rischi ed oneri di €/migliaia 1.500. Gli incrementi maggiormente significativi riguardano i costi per servizi (+ €/migliaia 1.008), legati soprattutto alle voci per prestazioni professionali (+ €/migliaia 445) e per il personale distaccato (+ €/migliaia 261), mentre risultano diminuiti sia i costi per il godimento di beni di terzi (- €/migliaia 378) a causa della riduzione degli spazi degli uffici sociali a Roma oltre che per la definitiva chiusura delle unità di Messina e Villa San Giovanni, sia i costi per il personale (- €/migliaia 226) a causa della diminuzione dello stesso. Il numero di unità medie retribuite è passato infatti dalle 35,84 unità del 2008 alle 33,41 unità del 2009.

Diminuiscono inoltre ed in maniera rilevante i proventi finanziari, a causa della drastica e progressiva riduzione dei tassi bancari attivi sui depositi.

Per quanto concerne la situazione patrimoniale, l'aumento di €/migliaia 12.452 rispetto al bilancio 2008 delle immobilizzazioni in corso ed acconti si riferisce ai costi capitalizzati al 31/12/2009, che faranno parte del costo di realizzazione dell'opera oggetto di devoluzione al concedente, come previsto dalla Convenzione. Tale incremento è imputabile per €/migliaia 12.024 all'opera principale (€/migliaia 7.531 per prestazioni di servizi specificatamente attribuibili alle attività oggetto del programma di realizzazione del ponte ed €/migliaia 4.493 per la quota dei costi di struttura determinata su base percentuale in relazione alle prestazioni del personale riferibile direttamente e indirettamente al progetto), e per €/migliaia 428 alla Variante di Cannitello (€/migliaia 165 per costi diretti relativi all'attività del PMC e di monitoraggio ambientale ed €/migliaia 263 per la quota dei costi di struttura).

Importi in €/migliaia

<b>STATO PATRIMONIALE ATTIVO</b>	<b>2009</b>	<b>2008</b>
<b>A - CREDITI VERSO SOCI PER VERSAMENTI ANCORA DOVUTI</b>	<b>122.618</b>	<b>122.618</b>
<b>B – IMMOBILIZZAZIONI</b>		
I – IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI	1.429	1.661
II – IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI	173.618	161.363
III – IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE	20.662	20.662
<b>TOTALE IMMOBILIZZAZIONI</b>	<b>195.709</b>	<b>183.687</b>
<b>C – ATTIVO CIRCOLANTE</b>		
I – RIMANENZE		
<b>II – CREDITI</b>	<b>3.894</b>	<b>1.739</b>
III – ATTIVITÀ FIN. CHE NON COSTITUISCONO IMMOBILIZZAZIONI		
IV – DISPONIBILITÀ LIQUIDE	103.264	116.870
<b>TOTALE ATTIVO CIRCOLANTE</b>	<b>107.158</b>	<b>118.609</b>
<b>D-RATEI E RISCONTI ATTIVI</b>	<b>30</b>	<b>16</b>
<b>TOTALE ATTIVO</b>	<b>425.515</b>	<b>424.929</b>
<b>STATO PATRIMONIALE PASSIVO</b>	<b>2009</b>	<b>2008</b>
<b>A – PATRIMONIO NETTO</b>	<b>387.172</b>	<b>386.815</b>
<b>B – FONDI PER RISCHI ED ONERI</b>	<b>5.025</b>	<b>6.525</b>
<b>C – TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO</b>	<b>1.003</b>	<b>990</b>
<b>D – DEBITI</b>	<b>6.391</b>	<b>4.685</b>
<b>E – RATEI E RISCONTI PASSIVI</b>	<b>25.923</b>	<b>25.914</b>
<b>TOTALE PASSIVO</b>	<b>425.515</b>	<b>424.929</b>

<b>CONTO ECONOMICO</b>	<b>2009</b>	<b>2008</b>
<b>A – VALORE DELLA PRODUZIONE</b>	<b>6.455</b>	<b>4.298</b>
<b>B – COSTI DELLA PRODUZIONE</b>	<b>7.009</b>	<b>8.138</b>
<b>DIFFERENZA FRA VALORE E COSTI DELLA PRODUZIONE (A-B)</b>	<b>-554</b>	<b>-3.840</b>
<b>C – PROVENTI E ONERI FINANZIARI</b>	<b>1.280</b>	<b>5.208</b>
<b>D – RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITÀ</b>		
<b>E – PROVENTI E ONERI STRAORDINARI</b>	<b>-279</b>	<b>-564</b>
<b>RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE</b>	<b>447</b>	<b>804</b>
<b>IMPOSTE DELL'ESERCIZIO</b>	<b>-91</b>	<b>-794</b>
<b>RISULTATO NETTO DELL'ESERCIZIO</b>	<b>357</b>	<b>11</b>

**SOCIETÀ COLLEGATE****CONCESSIONI AUTOSTRADALI VENETE S.p.A.**

In data 30 gennaio 2009 è stata sottoscritta dalla Società la Convenzione di Concessione con Anas, che disciplina la gestione da parte del "Passante Autostradale di Mestre" e, a partire dal 1° dicembre 2009, delle tratte autostradali precedentemente in concessione alla Società delle Autostrade di Venezia – Padova: l'anno 2009 è stato pertanto il primo esercizio di reale operatività della Società.

La Convenzione, approvata con decreto interministeriale n. 81 del 4 febbraio 2009, prevede la durata della concessione fino al 31/12/2032.

Il principale obbligo dal punto di vista economico finanziario cui Cav S.p.A. è convenzionalmente chiamata a rispondere è il pagamento ad Anas per i costi sostenuti per la costruzione del Passante, pari a 857 €/milioni (al netto dei contributi pubblici e dei pedaggi per le percorrenze aggiuntive applicate alle barriere dell'area di Mestre nel periodo antecedente l'apertura del Passante stesso), da effettuarsi nel corso dell'anno 2010. Ulteriore impegno è costituito dalle somme da corrispondere alla Società delle Autostrade di Venezia – Padova per 82 €/milioni relative all'indennizzo calcolato sulla base degli investimenti effettuati e non ancora ammortizzati in relazione all'avvenuto subentro nella gestione delle corrispondenti tratte autostradali (circa 75 milioni) e al recupero dei costi sostenuti per i servizi tecnologici prestati sulla Tangenziale di Mestre e per la gestione della stazione di Mira/Oriago (7 milioni circa).

Va segnalato tuttavia che in data 23 marzo 2010 è stata sottoscritta tra Anas e CAV la convenzione ricognitiva della precedente prevista per adeguare le tariffe, per regolamentare le fattispecie sanzionatorie e soprattutto per aggiornare i piani finanziari, integrandoli con nuovi investimenti, per €/milioni 280. Tale convenzione sarà efficace dopo l'emissione del Decreto Interministeriale di approvazione.

Nel mese di febbraio 2009, con l'inaugurazione e l'apertura al traffico del "Passante di Mestre", è avvenuto l'effettivo inizio delle attività da parte della Società.

Nel corso dell'anno sono state completate alcune infrastrutture complementari, quali i caselli intermedi, che hanno migliorato la funzionalità del Passante, sia in termini di aumento della integrazione territoriale, sia in termini di capacità di gestire maggiori volumi di traffico.

Il 1° dicembre 2009 Cav è subentrata alla Società delle Autostrade di Venezia - Padova nella gestione delle tratte Padova - Mestre, Tangenziale Ovest di Mestre e Raccordo autostradale Marco Polo; pertanto da tale data la Società gestisce un sistema autostradale costituito da due tratte distinte, con funzioni complementari di continuità e di collegamento territoriale.

Il bilancio 2009 chiude con un utile di esercizio di €/migliaia 7.420

Il valore della produzione, pari ad €/migliaia 81.016, è costituito principalmente dai ricavi da pedaggio per €/migliaia 80.980, riferiti agli introiti derivanti dal traffico sul Passante per il

periodo 8 febbraio - 31 dicembre e dal traffico sul tracciato autostradale Venezia - Padova per il solo mese di dicembre.

I costi della produzione sono pari ad €/migliaia 53.213

I costi per servizi ammontano ad €/migliaia 11.942; le voci più significative sono riconducibili alla compartecipazione agli oneri di esazione verso le società autostradali collegate (€/migliaia 5.171), come previsto dalla convenzione di interconnessione autostradale, al service gestionale fornito dalla Società concessionaria uscente (€/migliaia 3.091) ed ai costi per manutenzione.

Il costo del personale, pari ad €/mg 1.965, è riferibile in massima parte alla mensilità di dicembre erogata a seguito dell'assunzione, avvenuta il 1° dicembre 2009, di tutto il personale precedentemente alle dipendenze della Società delle Autostrade di Venezia e Padova.

Gli ammortamenti delle immobilizzazioni effettuati nel 2009 (€/migliaia 32.512) sono relativi essenzialmente al costo del Passante.

Va infine segnalato l'accantonamento effettuato per €/migliaia 150, a fronte del rischio riguardante la soccombenza nel giudizio instauratosi sulla sanzione notificata dall'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato, in riferimento al noto episodio di congestione del traffico verificatosi sul Passante il 1° agosto 2009. Analogo accantonamento (€/migliaia 150) è stato effettuato anche a seguito della comunicazione da parte dell'Ispettorato Vigilanza Concessioni Autostradali di Anas, relativamente alla sanzione amministrativa per la mancata adozione di idonee misure atte a garantire una corretta ed adeguata gestione delle emergenze relativamente al medesimo episodio.

Gli oneri finanziari, pari a €/migliaia 9.198, sono riferibili agli interessi maturati dopo l'apertura del Passante a valere sulle anticipazioni finanziarie erogate da Anas per la copertura dei costi di realizzazione dell'opera.

Gli oneri straordinari infine si riferiscono al rimborso dei costi sostenuti dalla Società delle Autostrade Venezia e Padova S.p.A. per i servizi tecnologici prestati sulla Tangenziale di Mestre e per la gestione della stazione di Mira/Oriago, di cui si è riferito in precedenza.

Per quanto concerne la struttura patrimoniale, si segnala in particolare l'ammontare dei crediti, derivanti principalmente dai contributi pubblici ancora da incassare e da quelli verso le Società autostradali, riferiti alla regolazione dei rapporti derivanti dall'interconnessione.

I risultati del Bilancio 2009 sono sinteticamente riportati nella seguente tabella:

Importi in €/migliaia

<b>STATO PATRIMONIALE ATTIVO</b>	<b>2009</b>	<b>2008</b>
A – CREDITI VERSO SOCI PER VERSAMENTI ANCORA DOVUTI	-	1.500
<b>B – IMMOBILIZZAZIONI</b>		
I – IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI	901.083	10
II – IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI	943	-
III – IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE	-	-
<b>TOTALE IMMOBILIZZAZIONI</b>	<b>902.026</b>	<b>10</b>
<b>C – ATTIVO CIRCOLANTE</b>		
I – RIMANENZE	759	-
II – CREDITI	104.691	21
III – ATTIVITÀ FIN. CHE NON COSTITUISCONO IMMOBILIZZAZIONI	-	-
IV – DISPONIBILITÀ LIQUIDE	42.781	451
<b>TOTALE ATTIVO CIRCOLANTE</b>	<b>148.231</b>	<b>472</b>
D-RATEI E RISCONTI ATTIVI	-	-
<b>TOTALE ATTIVO</b>	<b>1.050.257</b>	<b>1.982</b>
<b>STATO PATRIMONIALE PASSIVO</b>	<b>2009</b>	<b>2008</b>
A – PATRIMONIO NETTO	9.381	1.960
B – FONDI PER RISCHI ED ONERI	300	-
C – TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO	565	-
D – DEBITI	1.040.011	22
E – RATEI E RISCONTI PASSIVI	-	-
<b>TOTALE PASSIVO</b>	<b>1.050.257</b>	<b>1.982</b>

<b>CONTO ECONOMICO</b>	<b>2009</b>	<b>2008</b>
A – VALORE DELLA PRODUZIONE	81.016	-
B – COSTI DELLA PRODUZIONE	(53.213)	(51)
DIFFERENZA FRA VALORE E COSTI DELLA PRODUZIONE (A-B)	27.803	(51)
C – PROVENTI E ONERI FINANZIARI	(9.198)	12
D – RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITÀ	-	-
E – PROVENTI E ONERI STRAORDINARI	(6.647)	-
<b>RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE</b>	<b>11.958</b>	<b>(39)</b>
<b>IMPOSTE DELL'ESERCIZIO</b>	<b>(4.538)</b>	<b>-</b>
<b>RISULTATO NETTO DELL'ESERCIZIO</b>	<b>7.420</b>	<b>(39)</b>

**CONCESSIONI AUTOSTRADALI PIEMONTESE S.p.A.**

Il Bilancio 2009 della Società Concessioni Autostradali Piemontesi (C.A.P.) chiude con un risultato positivo pari ad €/migliaia 15 (€/migliaia 3 al 31/12/2008).

Il valore della produzione ammonta ad €/migliaia 456 (€/migliaia 0 al 31.12.2008) ed è costituito sostanzialmente dalla valorizzazione degli stati di avanzamento relativi alle commesse Pedemontana Piemontese (per €/migliaia 372) e Tangenziale Est (per €/migliaia 82).

I costi della produzione, pari ad €/migliaia 445, sono relativi per €/migliaia 395 a servizi, le cui voci più significative riguardano il service con Anas, concernente le attività effettuate per la Pedemontana Piemontese (€/migliaia 139), ed il personale distaccato e le collaborazioni a progetto (€/migliaia 140).

Per quanto concerne la situazione finanziaria, si segnala che nel corso dell'esercizio è stato trasferito dalla Provincia di Biella un acconto dell'80% (pari a €/migliaia 400) sul contributo previsto per l'intervento della Pedemontana Piemontese.

L'esercizio è stato sostanzialmente caratterizzato dallo svolgimento della procedura di gara per l'affidamento della Concessione della Pedemontana Piemontese, aggiudicata provvisoriamente lo scorso 17 dicembre a favore dell'ATI SATAP S.P.A..

Per quanto concerne lo stato di avanzamento degli altri interventi, si segnala, relativamente alla Tangenziale Est di Torino, la sottoscrizione, in data 4 agosto 2009 della Convenzione con la Provincia di Torino per la redazione dello studio di fattibilità finalizzato alla pubblicazione del bando di gara per l'affidamento in concessione, che avverrà presumibilmente entro il primo semestre 2010. Anche per quanto riguarda l'infrastruttura autostradale collegamento multimodale di Corso Marche, la società sta predisponendo la redazione dello studio di fattibilità.

Infine, per il collegamento autostradale Strevi-Predosa è stato già redatto, da parte della Provincia di Alessandria, il progetto preliminare, che verrà dalla società revisionato al fine di pubblicare il bando di gara.

I risultati del bilancio della Società sono sinteticamente riepilogati nella seguente tabella:

Importi in €/migliaia

<b>STATO PATRIMONIALE ATTIVO</b>	<b>2009</b>	<b>2008</b>
<b>A – CREDITI VERSO SOCI PER VERSAMENTI ANCORA DOVUTI</b>	-	-
<b>B – IMMOBILIZZAZIONI</b>		
I – IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI	21	7
II – IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI	15	-
III – IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE	-	-
<b>TOTALE IMMOBILIZZAZIONI</b>	<b>36</b>	<b>7</b>
<b>C – ATTIVO CIRCOLANTE</b>		
I – RIMANENZE	454	-
II – CREDITI	102	3
III – ATTIVITÀ FIN. CHE NON COSTITUISCONO IMMOBILIZZAZIONI	-	-
IV – DISPONIBILITÀ LIQUIDE	2.175	1.999
<b>TOTALE ATTIVO CIRCOLANTE</b>	<b>2.731</b>	<b>2.002</b>
<b>D-RATEI E RISCONTI ATTIVI</b>	<b>8</b>	<b>-</b>
<b>TOTALE ATTIVO</b>	<b>2.775</b>	<b>2.009</b>

<b>STATO PATRIMONIALE PASSIVO</b>	<b>2009</b>	<b>2008</b>
<b>A – PATRIMONIO NETTO</b>	<b>2.018</b>	<b>2.003</b>
<b>B – FONDI PER RISCHI ED ONERI</b>	-	-
<b>C – TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO</b>	-	-
<b>D – DEBITI</b>	<b>757</b>	<b>6</b>
<b>E – RATEI E RISCONTI PASSIVI</b>	-	-
<b>TOTALE PASSIVO</b>	<b>2.775</b>	<b>2.009</b>

<b>CONTO ECONOMICO</b>	<b>2009</b>	<b>2008</b>
<b>A – VALORE DELLA PRODUZIONE</b>	<b>456</b>	<b>-</b>
<b>B – COSTI DELLA PRODUZIONE</b>	<b>445</b>	<b>3</b>
<b>DIFFERENZA FRA VALORE E COSTI DELLA PRODUZIONE (A-B)</b>	<b>11</b>	<b>(3)</b>
<b>C – PROVENTI E ONERI FINANZIARI</b>	<b>18</b>	<b>7</b>
<b>D – RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITÀ</b>	-	-
<b>E – PROVENTI E ONERI STRAORDINARI</b>	-	-
<b>RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE</b>	<b>29</b>	<b>4</b>
<b>IMPOSTE DELL'ESERCIZIO</b>	<b>14</b>	<b>1</b>
<b>RISULTATO NETTO DELL'ESERCIZIO</b>	<b>15</b>	<b>3</b>

**CONCESSIONI AUTOSTRADALI LOMBARDE S.p.A.**

L'esercizio 2009 è stato caratterizzato dall'approvazione da parte del CIPE dei progetti definitivi dell'autostrada Brebemi e dell'autostrada Pedemontana Lombarda, nonché della Convenzione Unica con la società concessionaria della Tangenziale Est di Milano.

A seguito di quanto sopra, è stato possibile avviare in data 21 luglio le attività propedeutiche all'esecuzione dei lavori del 1° stralcio del progetto esecutivo di Brebemi (viadotto sul fiume Oglio). Va inoltre segnalato che in data 7 settembre la Società e Brebemi hanno sottoscritto un Atto aggiuntivo alla Convenzione Unica, al fine di adottare il nuovo piano economico finanziario.

L'esercizio 2010 dovrebbe consentire l'avvio dei lavori, sia per quanto concerne il tracciato principale del collegamento autostradale Brescia-Milano (Brebemi), sia per alcune tratte del sistema viabilistico Pedemontano, mentre per la Tangenziale Est di Milano l'obiettivo consiste nella approvazione del progetto definitivo. Continuando ad operare nel rispetto dell'attività programmata, si prevede per la Società un risultato di sostanziale pareggio, in quanto le attività di Alta Sorveglianza, già iniziate nel corso del 2009 per Brebemi, dovrebbero essere attivate su tutti e tre i collegamenti autostradali.

Il bilancio 2009 evidenzia un risultato negativo di €/migliaia 192 (€/migliaia 274 la perdita dell'esercizio precedente).

Il valore della produzione risulta pari ad €/migliaia 3.287 ed è principalmente costituito dai costi sostenuti nell'esercizio relativi ai tre tratti autostradali e sospesi nelle immobilizzazioni in corso: €/migliaia 1.119 per la Pedemontana, €/migliaia 632 per la Brebemi ed €/migliaia 695 per la Tangenziale Est di Milano. Ulteriori voci sono relative alle attività svolte dalla Società nell'ambito della vigilanza sul collegamento autostradale Brebemi (€/migliaia 510) e agli addebiti effettuati nei confronti del socio Infrastrutture Lombarde per prestazioni effettuate dal personale della Società.

I costi della produzione sono pari a €/migliaia 3.510 e subiscono un consistente incremento rispetto all'esercizio precedente. In particolare il costo per il personale passa da €/migliaia 516 ad €/migliaia 968 per effetto di nuove assunzioni, mentre per i servizi si riscontra un aumento di €/migliaia 527 che porta il totale complessivo ad €/migliaia 2.171. Le voci che contribuiscono maggiormente a tale costo sono le consulenze legali e notarili (€/migliaia 882), le spese di funzionamento della Società (€/migliaia 402) ed i compensi ai consiglieri di amministrazione (€/migliaia 380). Altro incremento rilevante si riscontra nei costi per godimento beni di terzi a seguito della locazione di un altro piano nell'edificio ove ha sede la Società.

Per quanto concerne la struttura patrimoniale, l'elemento che si ritiene di evidenziare è la variazione del circolante, dovuta all'aumento dei crediti operativi.

I risultati del Bilancio 2009 sono sinteticamente riportati nella seguente tabella: