

# ANNUAL REVIEW 2003

**autostrade** // spa

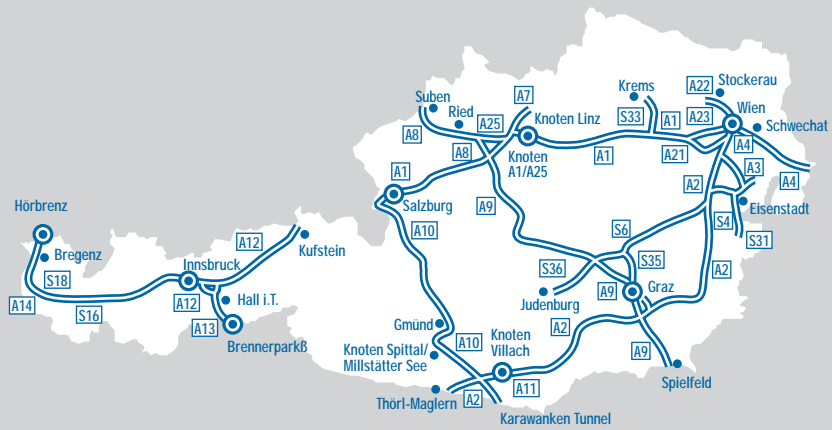


Gruppo Autostrade  
ANAS  
e altre concessionarie

## RETE AUTOSTRADALE ITALIA



## AUSTRIA



# INDICE

<b>1</b>	<b>PROFILO DI GRUPPO</b>
6	HIGHLIGHTS OPERATIVI E FINANZIARI
8	PRINCIPALI EVENTI DEL 2003 E 2004
10	AUTOSTRAD E IN BORSA E AZIONISTI
16	MESSAGGIO DEL PRESIDENTE
18	INTERVISTA CON VITO GAMBERALE, AMMINISTRATORE DELEGATO
20	MISSIONE E STRATEGIE
21	STRUTTURA DEL GRUPPO AUTOSTRAD E
<b>22</b>	<b>L'ATTIVITÀ DEL GRUPPO</b>
24	IL CORE BUSINESS
25	I SERVIZI AGGIUNTIVI
27	PROGETTI INTERNAZIONALI E PARTECIPAZIONI ESTERE
<b>28</b>	<b>GLI INVESTIMENTI PER IL FUTURO</b>
32	POTENZIAMENTO DELLE STRUTTURE E TRATTE ESISTENTI
33	LE NUOVE INIZIATIVE
<b>38</b>	<b>QUALITÀ, SERVIZI, RICERCA &amp; SVILUPPO</b>
40	LA SICUREZZA
41	L'EVOLUZIONE DEI SISTEMI DI PAGAMENTO
41	I PROGETTI DI RICERCA & SVILUPPO
43	I RISULTATI RAGGIUNTI
<b>44</b>	<b>LE RISORSE UMANE E IL MANAGEMENT</b>
46	LE RISORSE UMANE
48	IL MANAGEMENT
<b>52</b>	<b>CORPORATE SOCIAL RESPONSIBILITY</b>
54	CORPORATE GOVERNANCE
56	ORGANI SOCIALI E COMITATI
58	RESPONSABILITÀ SOCIALE E CODICE ETICO
59	RESPONSABILITÀ AMBIENTALE
<b>60</b>	<b>PRINCIPALI DATI ECONOMICO-FINANZIARI</b>
62	IL GRUPPO AUTOSTRAD E
63	PRINCIPALI PARTECIPAZIONI
<b>65</b>	<b>INFORMAZIONI E CONTATTI</b>

# PROFILO DI GRUPPO







Nato all'inizio degli anni '50, il Gruppo Autostrade gestisce la più estesa rete autostradale europea, con oltre 3.400 km, che rappresentano il 61% della rete autostradale italiana a pagamento e il 17% di quella europea a pedaggio. In Italia la rete Autostrade serve 15 regioni e 60 province; ma il Gruppo è anche presente all'estero, in Austria, con il primo sistema nazionale di pedaggio dinamico multilane, e in Gran Bretagna e negli USA, dove ha contribuito alla costruzione delle prime autostrade private a pedaggio.

Ogni giorno oltre quattro milioni di viaggiatori utilizzano la rete di Autostrade, generando un traffico totale annuo equivalente a oltre 51 miliardi di chilometri. \_\_\_\_ Ma Autostrade non è solo asfalto e chilometri percorsi. È ingegneria, costruzioni, servizio e tecnologia.

Quotata in Borsa, con una capitalizzazione di oltre nove miliardi di Euro, Autostrade è una delle principali imprese italiane, con un fatturato 2003 di 2.570 milioni di Euro e un margine operativo lordo di 1.597 milioni. Nell'ultimo esercizio ha generato un cash flow di oltre 980 milioni di Euro.

I prossimi 10 anni faranno di Autostrade uno dei principali attori del rilancio delle infrastrutture e dei servizi per la mobilità e le comunicazioni in Italia. Saranno investiti più di 10 miliardi di Euro per ammodernare la rete autostradale e renderla maggiormente adeguata alle nuove necessità della vita economica e di movimento delle persone e delle merci.

*Ecco perché siamo convinti che il futuro passi sulle nostre strade.*

### I primati del Gruppo


1924-1925 <sup>[*]</sup>	Prima autostrada a pedaggio al mondo tra Milano e Varese (42 km)
1958-1964	Realizzazione dell'autostrada Milano-Napoli (800 km)
1963	Prima emissione mondiale di Eurobond
1990	Introduzione del Telepass, primo sistema di pedaggio dinamico al mondo
1995	Prima autostrada a pagamento negli USA finanziata da privati (Dulles Greenway-Virginia)
1999	Più importante operazione di privatizzazione del settore in Europa
2003	Più elevato rating assegnato a un gruppo industriale italiano privato (Moody's A3 / Standard&Poors A)
	Prima autostrada a pagamento nel Regno Unito (M6 Toll-Birmingham)
2004	Primo sistema al mondo per il pedaggio dinamico free-flow multilane su scala nazionale (Euroypass in Austria)

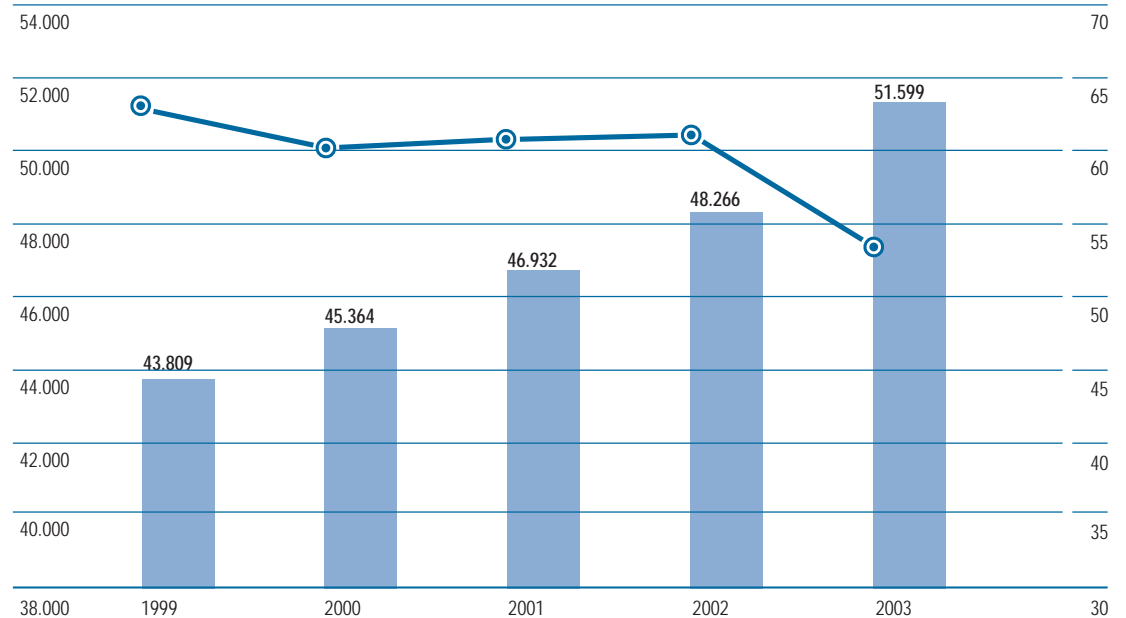
[\*] La costruzione dell'autostrada Milano-Varese fu affidata dal Ministero dei Lavori Pubblici alla Società Anonima per l'esercizio delle autostrade nel 1922. Nel 1962 la relativa concessione venne trasferita ad Autostrade Concessioni e Costruzioni Autostrade SpA, oggi Autostrade per l'Italia SpA.

# HIGHLIGHTS OPERATIVI E FINANZIARI

HIGHLIGHTS OPERATIVI DELLA RETE DEL GRUPPO	1999	2000	2001	2002	2003
Km percorsi (milioni)	43.809	45.364	46.932	48.266	51.599
Traffico medio giornaliero (veicoli)	38.473	39.804	41.271	42.340	41.556
Interventi sulla pavimentazione (m <sup>2</sup> ricostruiti x 1.000)	8.932	11.256	10.992	12.268	14.556
Incidenti per 100 milioni di km percorsi	63,6	60,6	61,1	61,2	53,6
Apparecchi telepass (x 1.000)	1.518	2.053	2.632	3.270	3.873
Organico medio (n. unità)	10.107	9.600	9.276	9.028	9.402

## KM PERCORSI E TASSO DI INCIDENTALITÀ

 Km percorsi (Milioni)  
 Numero di incidenti per 100 milioni di km percorsi



HIGHLIGHTS FINANZIARI CONSOLIDATI [*] (Milioni di Euro)	1999	2000	2001	2002	2003
Ricavi	1.968	2.073	2.225	2.359	2.570
Ebitda	1.037	1.179	1.322	1.472	1.597
Ebitda margin	52,7%	56,9%	59,4%	62,4%	62,1%
Investimenti materiali [1]	370	394	397	467	663
Cash flow [2]	699	778	920	997	984

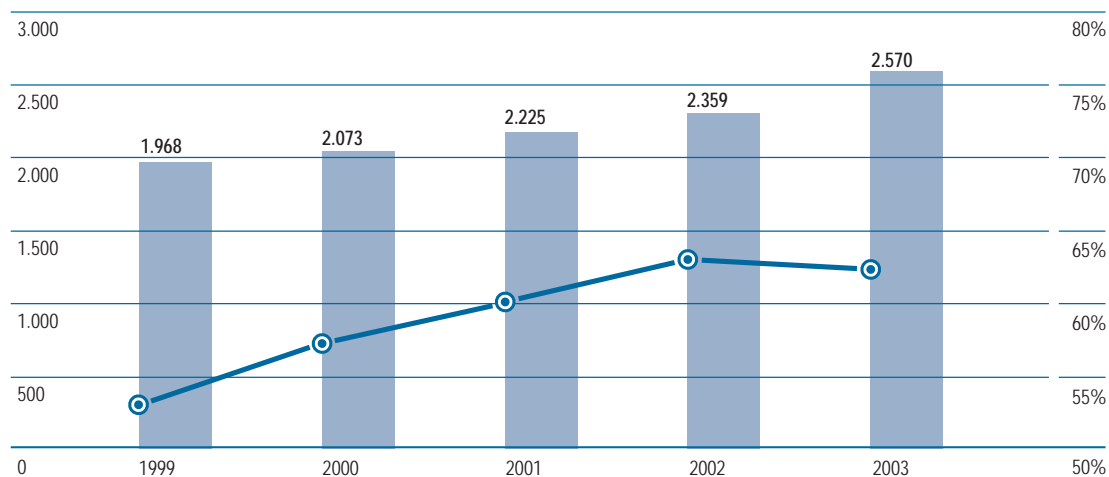
[\*] Il periodo 1999-2002 è riferito al Gruppo Autostrade Concessioni e Costruzioni Autostrade, mentre il 2003 è riferito ad Autostrade SpA con il consolidamento della società Strada dei Parchi SpA.

[1] Il 2003 esclude l'acquisizione della società Strada dei Parchi SpA (804 milioni di Euro).

[2] Utile + ammortamenti + accantonamenti +/- svalutazioni/rivalutazioni + quota imposte su operazioni di conferimento.

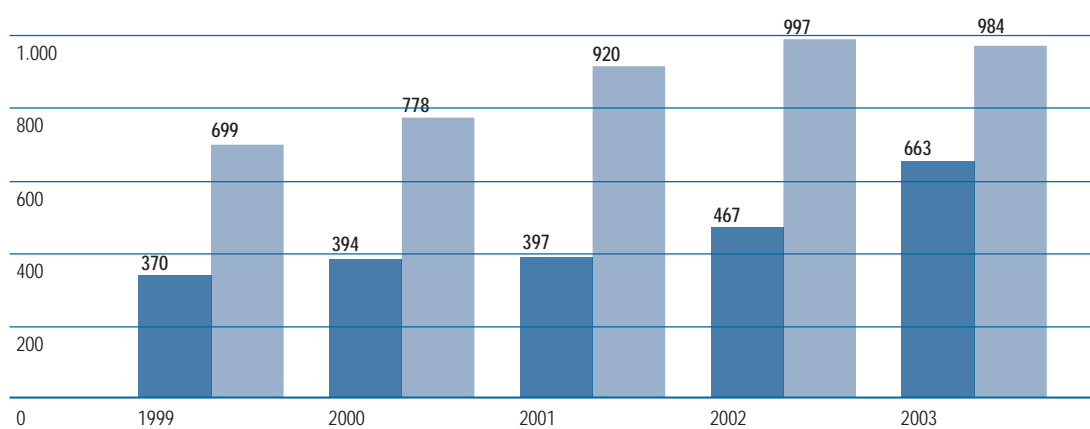
#### RICAVI TOTALI (Milioni di Euro) / EBITDA (in %)

Ricavi  
Ebitda margin



#### INVESTIMENTI MATERIALI E CASH FLOW (Milioni di Euro)

Investimenti materiali  
Cash flow



# PRINCIPALI EVENTI DEL 2003 E 2004

2003

- GENNAIO** Avvio dell'operatività della società Strada dei Parchi SpA che, dal 1° gennaio, è concessionaria delle tratte A24 (Roma-I'Aquila) e A25 (Roma-Pescara), per un totale di 281 km. \_\_\_\_ Adozione del Codice Etico da parte di Autostrade SpA.
- FEBBRAIO** Chiusa con successo l'Offerta Pubblica di Acquisto che ha dato avvio al Progetto Mediterraneo di riassetto societario e organizzativo del Gruppo.
- APRILE** Consegna alla società di costruzioni del cantiere relativo al lotto 1B per l'avvio dei lavori per la quarta corsia della tratta Bologna-Modena dell'A1. \_\_\_\_ Accordo tra Rtl 102.5 e Autostrade per l'Italia per un servizio di informazione, riguardante la viabilità sulla rete del Gruppo e su quella di Autostrade del Brennero, basato sul sistema Rds.
- GIUGNO** Cessione definitiva dell'intero capitale della società Autostrade Telecomunicazioni SpA.
- LUGLIO** Implementazione definitiva del Progetto Mediterraneo sulla riorganizzazione operativa del Gruppo. Nasce Autostrade per l'Italia SpA, sub holding operativa che gestisce l'attività di concessione autostradale del Gruppo. \_\_\_\_ Costituzione di TowerCo SpA, società del Gruppo dedicata alla gestione delle torri di trasmissione per operatori di telefonia mobile e radio, e di EsseDiEsse, società di servizi amministrativi centralizzati del Gruppo. \_\_\_\_ Adozione della nuova Carta dei Servizi.
- SETTEMBRE** Fusione per incorporazione di Autostrade SpA in Newco28 SpA.
- OTTOBRE** Consegna dei lavori dei lotti 0, 2 e 3 per la terza corsia tra Firenze Nord e Firenze Sud sull'A1. \_\_\_\_ Avvio dell'Official Test Run del sistema di esazione dinamica multilane realizzato da Euroypass sulle autostrade austriache. Il sistema è entrato in funzione il 1° gennaio 2004.
- NOVEMBRE** Il titolo Autostrade entra a far parte del MSCI World Index, l'indice mondiale dei titoli a maggiore capitalizzazione.
- DICEMBRE** Entrata in servizio della M6 Toll, prima autostrada britannica a pagamento, progetto al quale Autostrade partecipa con una quota del 25%. \_\_\_\_ Avvio della campagna istituzionale di Autostrade per l'Italia per il lancio della nuova corporate identity basata sul ruolo fondamentale della Società per lo sviluppo futuro del Paese. \_\_\_\_ Adozione della Carta degli impegni per l'ambiente che fissa gli obiettivi e le linee di azione del Gruppo per la tutela e la valorizzazione ambientale.



2004

**GENNAIO**

Entrata in funzione del sistema elettronico di pedaggio free-flow multilane su 2.000 km di rete stradale e autostradale austriaca. \_\_\_\_ Consegna alla società di costruzioni del cantiere relativo al lotto 1A per la costruzione della quarta corsia sulla Bologna-Modena. \_\_\_\_ Inizio dei lavori per la connessione al nuovo Polo Fieristico di Milano. \_\_\_\_ Decisione di Autostrade per l'Italia di posticipare al primo luglio l'adeguamento tariffario previsto per il 2004. La decisione raccoglie le istanze dell'associazione Intesa dei Consumatori e fornisce un contributo emblematico al contenimento del costo della vita. \_\_\_\_ Firma dell'accordo tra Autostrade per l'Italia e l'associazione Intesa dei Consumatori per la costituzione di un gruppo di lavoro per individuare le infrastrutture e i servizi del Gruppo che necessitano di interventi per il miglioramento della sicurezza. \_\_\_\_ Autostrade SpA si classifica al primo posto nel settore trasporti nel Brendan Wood International Shareholder Confidence World Watch, osservatorio che misura il grado di fiducia degli investitori istituzionali nei confronti delle maggiori società quotate nel mondo.

**FEBBRAIO**

Consegna alla società di costruzioni del cantiere della Galleria di Base nell'ambito del progetto Variante di Valico dell'A1 tra Bologna e Firenze.

**MARZO**

Firma del protocollo d'intesa tra il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e Autostrade per l'Italia, protocollo in base al quale il Ministero si impegna a cofinanziare progetti di sostenibilità ambientale presentati da Autostrade.

**APRILE**

Cerimonia di posa della prima pietra sul cantiere della Galleria di Base da parte del Presidente del Consiglio, del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti e del Presidente dell'Anas.

**MAGGIO**

Completato, con la registrazione presso la Corte dei Conti, l'iter approvativo del IV Atto Aggiuntivo alla Convenzione tra Anas e Autostrade per l'Italia, con previsioni per nuovi investimenti, in aggiunta a quelli della Convenzione stipulata nel 1997, per 4.686 milioni di Euro, da realizzarsi nel periodo 2003-2012. \_\_\_\_ Consegna ufficiale alla società di costruzioni del cantiere per la realizzazione del lotto 12 e dello svincolo di Barberino della Variante di Valico. \_\_\_\_ Chiusura dell'emissione obbligazionaria multi-tranche in Euro e in Sterline per un ammontare di 6,5 miliardi di Euro, la maggiore emissione dell'anno, e la seconda per dimensione negli ultimi cinque anni in Europa da parte di un emittente europeo. \_\_\_\_ Moody's e Standard&Poors confermano ad Autostrade un rating, rispettivamente, di A3 e A con outlook stabile, il più elevato livello assegnato a un gruppo industriale privato italiano.

**GIUGNO**

Consegna ufficiale dei cantieri relativi ai lotti 2 e 3 alla società di costruzioni per la costruzione della quarta corsia tra Bologna e Modena, nonché del lotto 2 sulla Milano-Bergamo. \_\_\_\_ Avvio del progetto di ripavimentazione con asfalto drenante di 9,5 milioni di metri quadrati, con un investimento complessivo di 60 milioni di Euro.

**LUGLIO**

Presentazione alla stampa del "Patto per la sicurezza" di Autostrade per l'Italia, che prevede un comune impegno tra gestori dell'infrastruttura, viaggiatori, Polizia Stradale e Protezione Civile per migliorare i livelli di sicurezza lungo la rete autostradale, in coincidenza con l'esodo estivo 2004.

## AUTOSTRADE IN BORSA E AZIONISTI

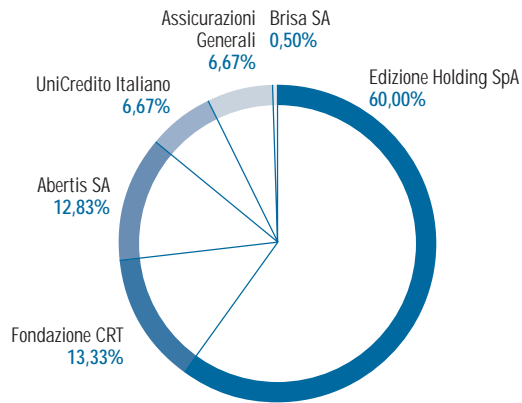
Dalla privatizzazione del 1999 al 30 giugno 2004, il valore del titolo Autostrade SpA, inizialmente Autostrade Concessioni e Costruzioni Autostrade SpA, Società quotata alla Borsa Italiana e appartenente al Mib30, ha registrato un trend positivo costante, passando da 6,75 Euro per azione (prezzo dell'OPV) a 16,15 Euro a fine giugno 2004. La crescita più marcata è stata registrata a partire dalla fine del 2002 con l'inizio del Progetto di riorganizzazione societaria Mediterraneo. Nel corso del 2003 il valore del titolo è cresciuto del 47%, passando da 9,47 Euro per azione a 13,93 Euro. Nel 2004 Autostrade risulta prima, nell'ambito del settore trasporti, all'interno del Brendan Wood International Shareholder Confidence Index, indice che include oltre 500 società internazionali a larga capitalizzazione e che le classifica in base al livello di fiducia degli investitori istituzionali.

La corretta, trasparente e tempestiva comunicazione sia degli elementi finanziari, sia di quelli operativi è andata di pari passo con la significativa crescita del titolo. A seguito della presentazione dei risultati dell'esercizio 2003, la Società ha organizzato il 22 marzo la consueta conference call di commento dei risultati annuali, che ha visto la partecipazione di oltre 50 analisti e investitori italiani ed esteri. Successivamente, sempre nel 2004, sono stati organizzati numerosi incontri che hanno toccato le principali piazze finanziarie di Gran Bretagna, Stati Uniti, Germania, Francia, Olanda, Spagna, Austria, oltre all'Italia. \_\_\_\_ Complessivamente la Società ha incontrato oltre 270 investitori istituzionali, sia one on one, sia group meeting, in occasione dei road show organizzati tra aprile e luglio 2004 per la presentazione dei risultati annuali 2003, dei piani di investimenti e di sviluppo del Gruppo, e in occasione del lancio della maggiore emissione obbligazionaria dell'anno (6,5 miliardi di Euro) collocata con successo da Autostrade lo scorso maggio. \_\_\_\_ Il titolo Autostrade è seguito regolarmente da 23 analisti, di cui la metà circa appartenenti a banche d'investimento estere. \_\_\_\_ Per monitorare e comprendere la struttura dell'azionariato, sono organizzate trimestralmente delle shareholder analysis per identificare in quali portafogli il titolo risiede e quali sono i profili degli investitori. Il flottante, rappresentato dal 48% del capitale totale, è detenuto al 2% da investitori privati e per il restante 98% da investitori istituzionali. Il 52% del capitale a metà 2004 è controllato da un nucleo stabile di Azionisti, rappresentato dalla società Schemaventotto SpA.

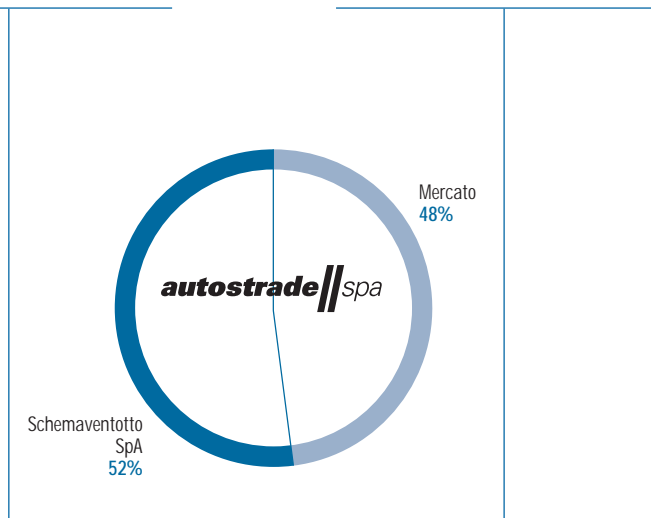
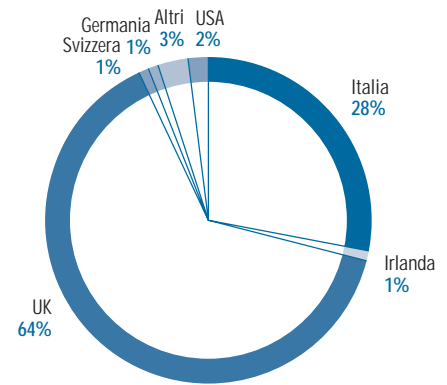
(al 31 dicembre)	AUTOSTRADE CONCESSIONI E COSTRUZIONI AUTOSTRADE SpA				AUTOSTRADE SpA	
	1999	2000	2001	2002	2003	06/2004
Utile per azione (Euro)	0,25	0,33	0,35	0,45	0,41	
Cash flow per azione (Euro)	0,59	0,72	0,78	0,84	1,72	
Dividendo per azione (Euro)	0,16	0,18	0,23	0,31	0,31	
Pay out ratio (%)	64%	53%	65%	69%	76%	
Dividend yield	2,4%	2,5%	2,9%	3,3%	2,2%	
Prezzo a fine periodo (Euro)	6,75	7,02	7,80	9,47	13,93	16,15
Prezzo massimo (Euro)	8,06	9,24	7,94	9,70	13,93	16,29
Prezzo minimo (Euro)	5,16	6,50	5,93	7,54	9,30	13,46
Prezzo per azione/Utile per azione (P/E)	26,8	21,3	22,2	21,2	34,2	
Prezzo per azione/Cash flow per azione (P/CF)	11,4	9,8	10,0	11,2	8,1	
Capitalizzazione borsistica (migliaia di Euro)	7.987.616	7.603.242	9.228.600	11.211.416	7.965.313	9.233.142
N. azioni che compongono il capitale sociale	1.183.000.000	1.083.082.900	1.183.153.800	1.183.512.700	571.686.857	571.711.557

**STRUTTURA  
DEL CAPITALE  
DI AUTOSTRADE SPA**

SCHEMAVENTOTTO SPA - AZIONISTI



MERCATO - AZIONISTI PER AREA GEOGRAFICA



Autostrade  
MIB30 relativo

ANDAMENTO DEL TITOLO AUTOSTRAD SPA (Euro)



Mercato: Borsa Italiana - MTA  
Segmento: Blue chip  
Codice Isin: IT0003506190  
Bloomberg: AUTO IM  
Reuters: AUTS.MI

#### Calendario eventi societari 2004

- |              |  |
|--------------|--|
| 19 marzo     | Approvazione del bilancio 2003 da parte del Consiglio di Amministrazione                 |
| 29 aprile    | Assemblea per l'approvazione del bilancio 2003 (prima convocazione)                      |
| 30 aprile    | Assemblea per l'approvazione del bilancio 2003 (seconda convocazione)                    |
| 7 maggio     | Approvazione dei risultati del primo trimestre da parte del Consiglio di Amministrazione |
| 27 maggio    | Pagamento dividendo esercizio 2003   |
| 10 settembre | Approvazione dei risultati del primo semestre da parte del Consiglio di Amministrazione  |
| 5 novembre   | Approvazione dei risultati dei primi nove mesi da parte del Consiglio di Amministrazione |

**SOCIETÀ E ANALISTI CHE SEGUONO IL TITOLO AUTOSTRADE**

SOCIETÀ	NOME E COGNOME	TELEFONO	E-MAIL
Banca Akros	Giovanni Cherubini	+39 02 43444217	giovanni.cherubini@bancaakros.it
Banca Leonardo	Filippo Faccenda	+39 02 7220656	filippo.faccenda@bancaleonardospa.com
Banca Profilo	Paolo Panariello	+39 02 58408455	paolo.panariello@bancaprofilo.it
BNP Paribas	Jean-Christophe Lefevre-Moulenq	+33 1 40142540	jean-christophe.lefevre-moulenq@paribas.com
Caboto Banca Intesa	Fabio Picardi	+39 02 80212972	fabio.picardi@caboto.it
Cazenove	Fernando Delgado Nevares	+44 20 71558218	fernando.delgado@cazenove.com
CDC IXIS Securities	Igor De Maack	+33 1 40495562	idemaack@cdcixis-sec.com
Centrosim	Simona Pedrazzini	+39 02 72261274	simona.pedrazzini@tiscalinet.it
Citigroup Smith Barney	Alessandro Falcioni	+39 02 86484714	alessandro.falcioni@citigroup.com
Crédit Suisse First Boston	Giorgio Medda	+44 20 78836701	giorgio.medda@csfb.com
Deutsche Bank	Federico Bruzzi	+39 02 86379855	federico.bruzzi@db.com
Dresdner Kleinwort Wasserstein	Jesus Cabedo	+34 91 7458242	jesus.cabedo@drkw.com
Euromobiliare	Stefano Gamberini	+39 02 6204408	s.gamberini@eurosim.it
HSBC	Eric Lemarié	+33 1 56524318	eric.lemarie@ccf.com
GiubergiaUBS Warburg	Marco Cipelletti	+39 02 72100256	marco.cipelletti@ubsw.com
Intermonte Securities	Pier Passerone	+39 02 77115357	pierpasserone@intermonte.it
Lehman Brothers	Susanna Invernizzi	+39 02 72158632	sinverni@lehman.com
Mediobanca	Oriana Bastianelli	+39 02 8829646	oriana.bastianelli@mediobanca.it
Merrill Lynch	Fabio Soleri	+39 02 65530887	fabio_soleri@ml.com
Morgan Stanley	Pablo Morales	+44 20 74257495	pablo.morales@morganstanley.com
Oddo-Pinatton	Charles-Edouard Boissy	+33 1 44518628	ceboissy@oddo.fr
Rasbank	Giuseppe Rebuzzini	+39 02 72164080	giuseppe_rebuzzini@rasfin.it
UBM	Sergio Molisani	+39 02 88623218	sergio.molisani@ubm.it







## MESSAGGIO DEL PRESIDENTE



Gian Maria Gros-Pietro  
Presidente

Signori Azionisti,

il 2003 è stato un anno importante per la nostra Società. Le operazioni portate a compimento nell'esercizio hanno radicalmente modificato il profilo del Gruppo, che oggi si configura con un rafforzato assetto azionario, una più adeguata struttura organizzativa e una maggiore capacità realizzativa e gestionale.

### *Nuovo contesto, stessa presenza*

Il 2003 segna altresì l'avvio di una fase di sviluppo molto impegnativa, coerentemente con il ruolo di partecipazione attiva al processo di modernizzazione del Paese che il Gruppo Autostrade ha da sempre esercitato. Come al suo esordio negli anni '60, il Gruppo contribuisce in modo decisivo alla crescita del Paese. Oltre alle difficoltà legate alla dimensione dell'industria italiana, ha pesato il deficit infrastrutturale accumulato dall'Italia in oltre trent'anni di stasi realizzativa. L'insufficienza di risorse finanziarie pubbliche rende necessario il reperimento di capitali privati e il ricorso alla finanza specializzata per la costruzione delle nuove opere necessarie. La sfida è quindi di stimolare un nuovo ciclo di sviluppo, attraverso l'ammodernamento del network esistente e la creazione di sistemi integrati di reti e servizi. L'obiettivo è gestire i flussi di mobilità e ridurre i livelli di congestione che generano costi insostenibili per il sistema produttivo (stimabili in oltre un miliardo di Euro all'anno per la sola rete autostradale). Pesano anche i lunghi tempi decisionali necessari per l'avvio delle opere. L'adeguamento del sistema infrastrutturale è, dunque, una condizione indispensabile per il rilancio dello sviluppo del Paese, attraendo investimenti esteri in Italia e agevolando gli scambi nazionali e internazionali.

### *Un nuovo ciclo di investimenti*

Il Gruppo Autostrade ha siglato con l'Anas un piano di investimenti di oltre 10 miliardi di Euro. Il programma comprende le opere in corso di costruzione, comprese nella Convenzione del 1997, e gli interventi contenuti nel IV Atto Aggiuntivo sottoscritto il 23 dicembre 2002. Per quest'ultimo si è concluso l'articolato iter autorizzativo che permetterà ad Autostrade per l'Italia di incrementare il proprio piano di potenziamento e l'ammodernamento della rete. Su scala regionale, inoltre, il Gruppo Autostrade partecipa, anche attraverso quote di minoranza in altre società, alla promozione di nuove opere in ambito locale. \_\_\_\_ A fine 2003 Autostrade ha attivato, tra progetti approvati dalle Conferenze dei Servizi e lavori consegnati alle imprese, oltre l'80% degli investimenti previsti dalla Convenzione del 1997. Esempio concreto è la Variante di Valico, opera attesa da oltre 20 anni, per la quale sono stati attivati cantieri per un valore complessivo di 1,2 miliardi di Euro. \_\_\_\_ Ma l'attività del Gruppo non è solo costruzione ed esazione. Le attività di manutenzione, quelle legate alla sicurezza e il livello di servizio sono obiettivi primari per la soddisfazione dei clienti. Il decremento degli incidenti totali (-10% nel 2003), la riduzione della mortalità (-13,6% rispetto al 2002), lo sviluppo di sistemi automatici di pagamento, il potenziamento dell'informazione e dell'assistenza alla clientela, il piano di ristrutturazione delle aree di servizio sono tutti elementi che migliorano l'apprezzamento degli stakeholder verso il Gruppo Autostrade.

### *Una nuova struttura per il futuro*

Dal 1° luglio 2003 il Gruppo ha assunto una nuova struttura societaria più efficiente e flessibile, in linea con quella degli altri grandi operatori europei del settore. È stato dato rilievo al core business autostradale, valorizzando anche le altre aree di attività; in particolare i progetti internazionali e i servizi evoluti per la mobilità e la comunicazione. Il mercato ha apprezzato questa scelta come lo ha dimostrato il rialzo del titolo.

### *Italia, ma anche estero*

Nel 2003 il Gruppo Autostrade ha consolidato la nuova società Strada dei Parchi, concessionaria dal 1° gennaio 2003 delle autostrade A24 e A25. Inoltre, ha gestito lo start-up della società Europpass in Austria, che ha realizzato il più avanzato sistema di esazione dinamica del pedaggio per i soli mezzi pesanti, su oltre 2.000 km di rete stradale e autostradale. Sempre nel 2003 ha partecipato (con una quota del 25%) all'avvio della prima autostrada a pedaggio in Inghilterra, l'anello urbano di Birmingham, denominato M6 Toll (54 km), ed è stata ceduta Autostrade Telecomunicazioni.

### *Una gestione economica in linea con le prospettive*

Per quanto riguarda la gestione ordinaria, i ricavi consolidati, grazie a un incremento medio annuo del traffico del 2,8%, crescono del 9% rispetto al 2002, da 2.359 a 2.570 milioni di Euro. Anche il margine operativo lordo (Ebitda) progredisce da 1.472 a 1.597 milioni di Euro (+9%) rispetto all'anno precedente. \_\_\_\_ Il risultato operativo (Ebit) - 885 milioni di Euro - segna un aumento dell'11% rispetto al 2002, quest'ultimo dato rettificato per via delle operazioni di riorganizzazione societaria e delle partite straordinarie del 2002 relative alla cessione di Blu SpA. L'utile netto consolidato (233 milioni di Euro) registra un incremento del 32% rispetto al 2002 su base omogenea.

### *Governance, etica per uno sviluppo sostenibile*

Il 2003 è stato anche caratterizzato da un forte orientamento verso i principi dell'etica di impresa. La Società ha dato attuazione a quanto previsto dal D. Lgs. 231/01 con l'applicazione del Codice di Autodisciplina e la creazione dei Comitati di controllo. Autostrade ha adottato il Codice Etico, un documento di autodisciplina che riassume le regole della Società in materia di comportamento nei confronti degli stakeholder interni ed esterni, di trasparenza della contabilità, di tutela della sicurezza e dell'ambiente di lavoro, di rispetto della privacy e di prevenzione dell'insider trading. È stato nominato un Ethics Officer con il compito di vigilare sull'osservanza del Codice, divulgarne e verificarne la conoscenza e curarne l'aggiornamento, e ciò per tutto il Gruppo. Nel 2004 sono previsti ulteriori affinamenti in tema di governance, come per esempio nuove misure per una maggiore partecipazione degli Azionisti di minoranza alle assemblee. \_\_\_\_ Questa attenzione alla governance, alla trasparenza e alla comunicazione è stata recentemente riconosciuta dal Brendan Wood International Shareholder Confidence Index, il principale indice internazionale che misura la fiducia degli investitori istituzionali nei confronti delle maggiori imprese nel mondo ottenendo il primo posto al mondo nel settore dei trasporti. Sono solo sette le aziende europee che nel Brendan Wood International Shareholder Confidence Index si sono classificate in una delle prime tre posizioni per settore di analisi.

Con questi solidi principi e su queste radicate basi la Società intende proseguire il proprio cammino.

## INTERVISTA CON VITO GAMBERALE, AMMINISTRATORE DELEGATO



Vito Gamberale  
Amministratore delegato

### *Ingegnere Gamberale, un Suo breve commento sull'andamento economico del 2003.*

Il 2003 è stato un anno positivo per l'andamento sia del traffico, che dei ricavi. L'incremento medio del traffico è stato del 2,8%. Le tariffe anch'esse sono cresciute, ma in modo più contenuto; per Autostrade per l'Italia, la nostra principale società concessionaria, l'incremento, a fronte di un'inflazione del 2,7% nello stesso anno, è stato dell'1,52%. \_\_\_\_\_ Globalmente, i ricavi di Gruppo crescono del 9% rispetto al 2002 toccando i 2.570 milioni di Euro, anche grazie al consolidamento, per il primo anno, della società Strada dei Parchi (85 milioni di Euro). Di questi 2.570 milioni, 229 milioni sono ricavi derivanti da servizi e prestazioni legati alle aree di servizio, al tower management, alle costruzioni e manutenzioni, ai servizi di ingegneria e progettazione,... Per noi, questa crescita del 9% è importante e significa che il Gruppo è in grado di offrire anche nuovi servizi, sempre a forte valore aggiunto. L'Ebitda cresce del 9% a 1.597 milioni di Euro e rappresenta il 62% dei ricavi, il che è molto positivo. Il risultato operativo aumenta dell'11% rispetto al 2002 con una incidenza sui ricavi consolidati del 34%. \_\_\_\_\_ L'utile netto consolidato (233 milioni di Euro) registra un incremento del 32% rispetto al 2002, se rettificato per via della riorganizzazione subita dal Gruppo. Insomma, numeri importanti che confermano un trend crescente di sviluppo in un anno caratterizzato da grandi novità riorganizzative.

### *Ecco, parliamo di questa riorganizzazione che ha rappresentato una delle più importanti operazioni del mercato finanziario italiano. Quali sono state le ragioni di una simile operazione?*

Direi che ve ne sono principalmente due. Il primo obiettivo è stato quello di semplificare la struttura operativa, separando le attività svolte in regime concessorio in Italia da quelle svolte all'estero e dai servizi. Autostrade SpA si è trasformata in una vera e propria holding con partecipazioni attive in diversi Paesi e settori complementari. Quindi, i vincoli legati all'attività concessoria sono ora limitati alle sole concessionarie, e non toccano più le altre attività. Questa struttura è diventata operativa dal 1° luglio 2003. \_\_\_\_\_ Il secondo obiettivo ha due fini. Uno, l'OPA di Autostrade da parte degli Azionisti di riferimento ha dato una maggiore stabilità a livello di azionariato della Società, fino a prima controllata con il 30% del capitale. Adesso Schemaventotto possiede il 52% della holding Autostrade SpA e la struttura organizzativa è in linea con il modello adottato a livello europeo. Questo ci consente di dare stabilità all'assetto di controllo, assicurando certezze nel perseguimento degli obiettivi di lungo termine dell'Azienda. Inoltre il Gruppo si è dotato di una struttura patrimoniale in linea con quella dei peer europei, utilizzando l'effetto leva per permettere di soddisfare il mercato borsistico e di affrontare con tranquillità gli ingenti investimenti infrastrutturali dei prossimi anni.

### *Ha parlato di ingenti investimenti. Sono davvero così importanti ed essenziali?*

Direi proprio di sì. Consideri che l'Italia non ha più investito in infrastrutture dagli anni '70. Nel frattempo, la densità di veicoli per km di rete autostradale è cresciuta fino a toccare i 5.800, contro i 4.000 della Germania e i 3.400 per la Francia. Rapportata alla popolazione, l'Italia ha 113 km di rete autostradale per milione di abitanti, mentre la Spagna ne ha 228 e la Francia 172. Siamo indietro, specialmente se consideriamo che anche la rete ferroviaria ha bisogno di forti investimenti per portarla agli standard europei. \_\_\_\_\_ Ma credo che siamo a un punto di svolta. Con il piano di investimenti previsto nella Convenzione con l'Anas del 1997 e il successivo Atto Aggiuntivo del 2002-2004, sono stati delineati tutti i punti nevralgici da affrontare. Va sempre tenuto presente che il Gruppo sarà portato a investire oltre 10 miliardi di Euro nel decennio.

### *Ma sono solo nuove tratte oppure sono interventi su opere esistenti?*

Sulla rete esistente, prevalentemente. Esistono sulla nostra rete autostradale numerosi colli di bottiglia, il più famoso dei quali è il tratto sulla A1 tra Bologna e Firenze; ne esistono anche tra Milano e Como, tra Milano e Brescia, lungo l'Adriatica, a Genova, a Roma con il Grande Raccordo Anulare, oppure tra Napoli-Pompei e Salerno. Questi problemi devono essere risolti quanto prima. Ci stiamo muovendo più in fretta che possiamo. A febbraio 2004 è stato dato il via alla realizzazione della Galleria di Base che rappresenterà l'opera maestra della Variante di Valico tra Bologna e Firenze. \_\_\_\_\_ Però, occorre non dimenticare che Autostrade investirà anche molto per la qualità e la sicurezza della sua rete. Nel 2003, il Gruppo Autostrade ha ripavimentato oltre 14,5 milioni di metri quadrati di rete, di cui quasi il 40% con asfalto drenante che rappresenta ora il 32% dell'intera rete. Sono stati fatti numerosi altri

investimenti per la sicurezza come: barriere anti scavalco e spartitraffico, illuminazione di gallerie, sistemi di informazione in tempo reale. Grazie a questi investimenti, il numero totale di incidenti è calato del 10,1% tra 2002 e 2003, mentre quelli mortali sono scesi del 9,5%.

***Dalle Sue parole, sembra che il Gruppo realizzi principalmente arterie in asfalto. È così nella realtà?***

Certamente il Gruppo realizza arterie autostradali, ma non bisogna dimenticare che l'arteria è anche un importante vaso che trasporta il sangue in un corpo. Vorrei quindi attribuire un significato più ampio al nostro sistema di comunicazione, che valorizza il territorio mettendo in contatto persone, contribuendo allo scambio delle merci, avvicinando le zone geografiche isolate, creando, se posso dire, delle vetrine del territorio. \_\_\_\_ Due semplici esempi. Le quasi 250 aree di servizio dislocate sulla nostra rete sono frequentate ogni giorno da circa 800.000 persone, pari al 20% circa dei quattro milioni giornalieri di viaggiatori sulle nostre arterie. Già a partire dal 2002 la Società ha avviato un programma per creare una caratterizzazione locale di questi punti di riposo, rifornimento e shopping. Inoltre è stato realizzato il progetto Civita, che ha permesso il recupero delle più importanti testimonianze storiche, culturali e paesaggistiche lungo la rete autostradale. \_\_\_\_ Alla fine, il risultato è che Autostrade ha un ruolo importante non solo nella gestione delle infrastrutture, ma anche nel servizio alla clientela, nel senso che risponde e anticipa le sue esigenze.

***Ma ritiene che Autostrade possa avere anche un ruolo diciamo "sociale"?***

Mi permetta, Autostrade non può, ma deve avere un ruolo sociale. Credo che nessuna società oramai possa ignorare il contesto nel quale opera. Tutti dobbiamo impegnarci per migliorare la relazione con chi è in rapporto con noi, ossia i nostri stakeholder, siano essi Authority di riferimento, clienti-utenti, enti e collettività territoriali, investitori, istituzioni centrali e territoriali e mondo produttivo e industriale, ambiente, ... In questo senso ci stiamo muovendo. \_\_\_\_ Nel 2003 sono state fatte due campagne pubblicitarie per una maggiore sicurezza nell'utilizzo della nostra rete, abbiamo creato con le regioni Emilia-Romagna e Toscana gli Osservatori Ambientali, con il WWF collaboriamo sul progetto Panorami d'Italia. Nel mese di gennaio 2004, abbiamo stipulato un importante accordo con l'associazione Intesa dei Consumatori in materia di sicurezza delle infrastrutture, qualità dei servizi e, per quello che è potuto servire, per il contenimento dell'inflazione. L'accordo prevede la costituzione di un gruppo di lavoro paritetico tra Autostrade per l'Italia e l'Intesa dei Consumatori, con l'obiettivo di svolgere un accurato monitoraggio sulla rete e sui servizi autostradali, al fine di migliorare i livelli di sicurezza. \_\_\_\_ A livello corporate, Autostrade SpA ha adottato il Codice di Autodisciplina e ha istituito diversi Comitati tra i quali quello per la remunerazione degli amministratori, quello per il controllo interno e la corporate governance. Inoltre è stato creato l'Organismo di Vigilanza previsto dal D. Lgs. 231. \_\_\_\_ Ma è un campo in cui il Gruppo può ancora fare molti passi avanti. E tutti possono guadagnarci.

***Cosa intende per guadagnarci?***

Intendo dire che, malgrado la nostra rete possa da molti essere considerata potenzialmente "nociva", ritengo che sia un formidabile strumento di sviluppo e di valorizzazione sia a livello locale, sia a livello nazionale. L'infrastruttura autostrada dev'essere usata con dovizia e intelligenza. Dev'essere combinata con le altre infrastrutture di trasporto come treno, aereo o nave. E così diventa un elemento essenziale per la connessione e la crescita del sistema Italia in Europa. È a questo ruolo "socio-economico" che il Gruppo Autostrade deve puntare. \_\_\_\_ Ma attenzione, non siamo un sistema nervoso, lo paragonerei di più al sistema delle arterie che nutre il corpo. Sempre in funzione, presente ovunque, essenziale per la vita, che si adatta al corpo, e ne permette lo sviluppo.

# MISSIONE E STRATEGIE

## MISSIONE

Autostrade è un Gruppo formato da un insieme di persone che cooperano per adeguare e gestire una rete autostradale funzionale allo sviluppo sociale ed economico del Paese, per consentire, in sicurezza, la mobilità di persone e merci.

La missione di Autostrade è fondata sul presupposto che le infrastrutture svolgano una funzione importante per lo sviluppo del Paese, anche e soprattutto in questa nuova fase di intensificazione degli scambi su scala internazionale e di definizione di un sistema di mobilità su scala europea. \_\_\_\_ Il Gruppo Autostrade, che è il più grande operatore europeo nella gestione autostradale e dei servizi alla mobilità, avverte in pieno questa responsabilità. Lo sforzo è pertanto quello di destinare importanti risorse ai programmi di potenziamento e ammodernamento della rete autostradale italiana, allo scopo di colmare il gap di infrastrutture rispetto agli altri Paesi e di accrescere la competitività del sistema italiano dei trasporti.

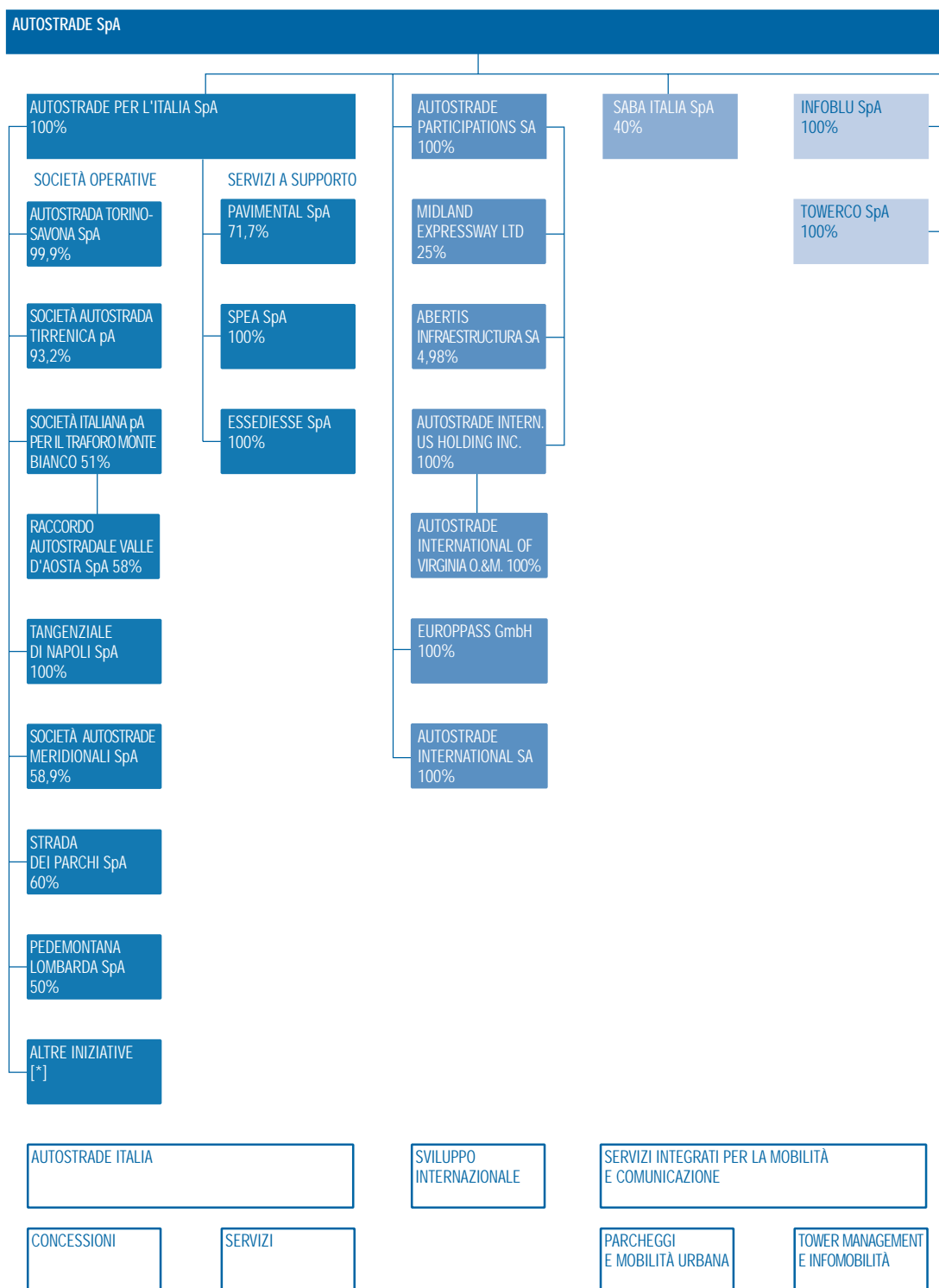
## STRATEGIE

Le linee strategiche seguite dal Gruppo per i prossimi anni sono volte a:

- Cogliere le opportunità offerte dall'evoluzione dello scenario europeo dei trasporti e portare a compimento il programma delle opere comprese nella Convenzione del 1997 e nel IV Atto Aggiuntivo, fornendo un notevole contributo all'adeguamento e al potenziamento del sistema italiano della mobilità;
- Curare le attività di esercizio della rete e di gestione del servizio, proseguendo il continuo sviluppo della sicurezza e l'ottimizzazione della struttura dei costi, migliorando nel contempo la qualità complessiva del servizio;
- Sviluppare e affinare ulteriormente la tecnologia Telepass, in modo tale da poter esportare questo know-how tecnico e gestionale all'estero, sulla scia dell'"esclusiva" esperienza austriaca. In particolare, Autostrade fa leva sulla multioperabilità del Telepass nella sua versione bistandard, che potrebbe garantire le basi per un sistema europeo di tariffazione interoperabile, tema sul quale sono attualmente incentrate le politiche europee di armonizzazione nel settore dei trasporti.



STRUTTURA DEL GRUPPO AUTOSTRADALE AL 30/06/2004



[\*] Arcea Lazio SpA (34%), Autostrade Lombarde SpA (già Bre.Be.Mi. 35%), Tangenziali Esterne di Milano SpA (32%), Nuova Romea SpA (20%), Passante del Nord Est SCpA (26%), Pedemontana Veneta SpA (28%), ATI Autostrade e altri partner (bretella Prato-Signa: 46%), Autovie Venete SpA (4,29%), Autobrennero SpA (5,51%).

# L'ATTIVITÀ DEL GRUPPO





L'attività del Gruppo si svolge su tre assi principali: la gestione in regime concessorio di autostrade in Italia, lo sviluppo in Italia e all'estero di progetti riguardanti la mobilità e il telepedaggio, e la progettazione e gestione di servizi integrati per la mobilità e la relativa comunicazione.

## IL CORE BUSINESS

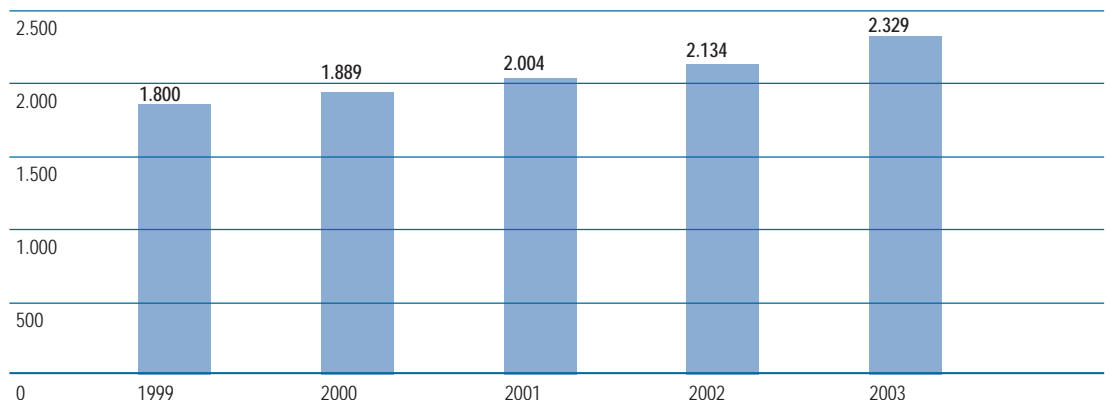
### La rete

Con una rete che si estende per oltre 3.400 km, di cui quasi il 29% a tre corsie, Autostrade è il principale operatore europeo. Il network gestito rappresenta il 52% dell'intera rete autostradale italiana e il 61% di quella a pagamento. Rapportata a livello europeo, Autostrade rappresenta il 5,3% dei quasi 64.000 km di rete, ma balza al 17% se si considera la rete a pagamento. \_\_\_\_ 24 sono le arterie gestite dal Gruppo. Servono 15 regioni, 60 province e 12 aree metropolitane. La rete Autostrade attraversa territori su cui si concentra circa l'83% della popolazione nazionale e si genera l'87% del PIL. Le connessioni con il sistema del trasporto italiano sono notevoli; il network gestito dal Gruppo collega 260 stazioni ferroviarie, 26 porti, 19 aeroporti e oltre 130 piattaforme logistiche. \_\_\_\_ Il sistema infrastrutturale autostradale italiano ha accumulato a partire dagli anni '70 un ritardo consistente rispetto a quello degli altri stati dell'Europa occidentale. Ritardo che il Gruppo si appresta a colmare con l'avvio di un piano di investimenti che mobilizzerà risorse proprie per oltre 10 miliardi di Euro e migliorerà in modo consistente l'organizzazione dei collegamenti autostradali del Paese.

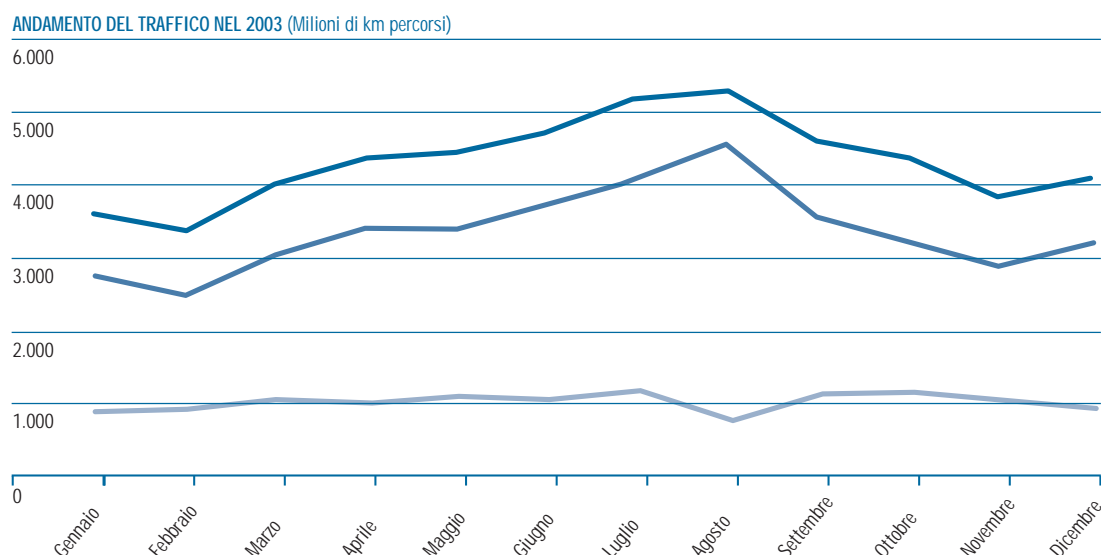
### Il traffico e i ricavi da pedaggio

Il 2003 ha registrato una crescita dei volumi di traffico del 2,8% rispetto all'anno precedente con quasi 51,6 miliardi di chilometri percorsi. Di questi, i veicoli pesanti rappresentano circa il 23%. Globalmente, questo equivale a 41.556 veicoli teorici medi giornalieri. \_\_\_\_ I ricavi da pedaggio, 2.329 milioni di Euro nel 2003, rappresentano il 90,6% dei ricavi totali. Rispetto all'esercizio precedente sono cresciuti di 196 milioni di Euro per via del consolidamento della società Strada dei Parchi (85 milioni di Euro), del maggior traffico sulla rete autostradale (+2,8%) e dell'incremento delle tariffe (di cui +1,52% per la principale concessionaria - Autostrade per l'Italia). Il 46% delle transazioni avviene per mezzo di apparecchi Telepass.

#### RICAVI DA PEDAGGIO (Milioni di Euro)



■ Totale veicoli  
■ Veicoli leggeri  
■ Veicoli pesanti



## I SERVIZI AGGIUNTIVI

Lungo la rete gestita il Gruppo Autostrade ha organizzato una serie di servizi complementari finalizzati a migliorare l'utilizzo delle proprie strutture da parte dei clienti, ma anche a sviluppare e integrare il core business con attività a valore aggiunto.

### Le aree di servizio

Sulla rete Autostrade sono dislocate 246 aree di servizio la cui gestione è affidata a terzi. È in corso un programma di ristrutturazione e riqualificazione di queste aree, per adeguare le strutture alle nuove esigenze espresse dai viaggiatori: riorganizzazione dei parcheggi e delle aree di sosta, modifiche della viabilità interna, rifacimento di fabbricati, introduzione dei sistemi di telecontrollo per aumentare la sicurezza nelle aree di sosta dei mezzi pesanti, informazioni sulla viabilità in tempo reale. In alcune aree è stato installato un canale televisivo a circuito chiuso (Tv zone), dedicato alle informazioni sulla viabilità. Inoltre, sempre per valorizzare il rapporto con il territorio, questo programma di riqualificazione prevede il miglioramento della qualità dei servizi e del comfort, l'ampliamento dell'offerta commerciale con una caratterizzazione locale. L'obiettivo finale è di trasformare l'area di servizio in una sorta di "vetrina del territorio". Nel 2003, sono stati effettuati interventi compresi in questo programma su 30 aree di servizio. \_\_\_\_ I servizi erogati nelle aree non vengono gestiti direttamente dal Gruppo. Sono affidati in concessione a società specializzate nell'erogazione di servizi di ristoro, di vendita di prodotti retail e di distribuzione di carburante. Autostrade opera con una pluralità di operatori italiani e stranieri. Le gare per l'affidamento di questi servizi sono gestite da advisor indipendenti. \_\_\_\_ A fronte della messa a disposizione di queste aree di servizio, il Gruppo ha incassato nel 2003 royalties per un totale di 85,7 milioni di Euro (+20,2% rispetto al 2002), di cui 12,3 milioni a titolo di una tantum collegati ai nuovi affidamenti. \_\_\_\_ Presso le aree di servizio, il Gruppo affitta inoltre degli spazi destinati alla comunicazione pubblicitaria di terze parti. Questo servizio ha generato ricavi nel 2003 per 6,2 milioni di Euro (4,7 milioni nel 2002).

### Tower management

È un progetto che ha l'obiettivo di valorizzare le infrastrutture e le aree di sedime del Gruppo, ospitando impianti di trasmissione dati per Tv, operatori mobili, ma anche forze dell'ordine. Sono pertanto costruiti e gestiti dei siti "multi-operatore" in grado di fornire sia servizi commerciali (per esempio, telefonia mobile), sia istituzionali (forze dell'ordine, Isoradio, sistemi di monitoraggio del traffico). Gli operatori mobili sono attualmente i principali utilizzatori avendone quasi 100 in portafoglio a fine esercizio, di cui 30 realizzati, 15 in corso di realizzazione e 50 in fase di autorizzazione o completamento del progetto. \_\_\_\_ In fase di start-up, TowerCo, che ha iniziato la

sua attività dal 1° luglio 2003, ha generato ricavi per 1,3 milioni di Euro e ha operato su 45 siti attivi o in fase di avvio dislocati in tutta Italia.

#### **Ingegneria e costruzioni**

Spea e Pavimental sono le due società del Gruppo specializzate nella realizzazione di opere. \_\_\_\_ Spea è la società di servizi di alta qualità in tema di ingegneria, direzione lavori e monitoraggio. Nel 2003 ha dato il suo contributo tecnico a una serie di opere e di progetti, tra cui la direttissima tra Milano e Brescia, la Tangenziali Esterne di Milano, la Nuova Romea per il collegamento tra Ravenna e Venezia, la bretella autostradale tra Prato e Signa e, infine, la progettazione del corridoio tirrenico meridionale per conto della società Arcea Lazio che progetta, realizza e gestisce le infrastrutture stradali e autostradali del Lazio. \_\_\_\_ Spea opera anche al di fuori del Gruppo; le principali commesse riguardano la progettazione esecutiva della terza corsia dell'autostrada Torino-Milano, e la direzione lavori, nell'ambito del Consorzio guidato da società del gruppo Fiat, della linea ferroviaria ad "alta capacità" tra Torino e Milano. \_\_\_\_ Nel 2003 il valore della produzione ammontava a 78,8 milioni di Euro (di cui 77,3% di natura captive), in crescita del 38% rispetto al 2002.

Pavimental è presente nel settore delle manutenzioni stradali. Nel 2003 ha seguito i programmi di manutenzione sulla rete del Gruppo. Generalmente, i contratti di manutenzione sono pluriennali e possono riguardare anche lavori esterni al Gruppo, come è stato per il rifacimento della pavimentazione delle aree aeroportuali di Torino-Caselle e di Treviso. \_\_\_\_ Nell'esercizio 2003 Pavimental ha effettuato investimenti per lo sviluppo di tecnologie di riciclaggio a freddo e a caldo delle pavimentazioni e per il rinnovo dei macchinari, al fine di aumentare l'efficienza delle lavorazioni e garantire un alto livello qualitativo degli interventi manutentivi. \_\_\_\_ I ricavi di Pavimental nel 2003 sono ammontati a 168,5 milioni di Euro (di cui 97,1% derivanti dal Gruppo).

#### **Servizi per la mobilità**

Il Gruppo Autostrade, grazie al know-how sviluppato con il Telepass dagli anni '90 e alla sua esperienza nel settore della mobilità, è presente in alcune città, attraverso la partecipazione a progetti di gestione delle criticità del traffico urbano. Nel corso del 2003 sono stati firmati due importanti accordi con le città di Firenze e Siena per il controllo degli accessi alle Zone a Traffico Limitato (ZTL) delimitate dai rispettivi comuni attraverso l'applicazione della tecnologia Telepass. \_\_\_\_ Le potenzialità applicative di questa tecnologia, grazie alla sua flessibilità, offrono notevoli possibilità di sviluppo. \_\_\_\_ Sempre in tema di servizi alla mobilità, Autostrade, per mezzo della società Saba Italia, detenuta al 40%, è presente nel settore della progettazione, costruzione e gestione di parcheggi nelle città e zone limitrofe come poli fieristici o aree di sviluppo urbano.

#### **EsseDiEsse Società di Servizi**

EsseDiEsse è la società che gestisce a livello di Gruppo una serie di servizi amministrativi e contabili, di amministrazione del personale, immobiliari e generali. Nel 2003 l'attività di EsseDiEsse ha generato ricavi per 11,8 milioni di Euro. In futuro i servizi gestiti dalla società potranno essere prestati anche a società all'esterno del Gruppo. La centralizzazione di questi servizi ha il duplice obiettivo di realizzare delle sinergie a livello di costi di gestione e di migliorare l'efficienza del processo amministrativo/gestionale a livello di Gruppo.

**PROGETTI  
INTERNAZIONALI  
E PARTECIPAZIONI  
ESTERE**

Autostrade SpA detiene alcune importanti partecipazioni in società operative all'estero:

- Il 100% di Euroypass LKW Mautsystem GmbH,
- Il 25% di Midland Expressway Ltd, e
- Il 100% della società statunitense Autostrade International of Virginia O&M Inc.

Euroypass LKW Mautsystem GmbH è stata costituita il 5 maggio 2002 per progettare, finanziare, realizzare e gestire un sistema elettronico free-flow multilane di riscossione del pedaggio per i mezzi pesanti (oltre 3,5 tonnellate) su 2.000 km di rete stradale e autostradale austriaca, per la realizzazione del quale Asfinag (l'ente di gestione delle strade e autostrade austriache) aveva bandito una gara. Dopo l'aggiudicazione della gara e la firma del contratto con Asfinag (giugno 2002), in soli 18 mesi Euroypass è riuscita a completare il progetto. In ottobre 2003 è partito l'"Official Test Run" di quattro settimane, grazie a 600 "friendly users" che, con differenti tipi di veicoli, hanno circolato lungo la rete austriaca per testare il sistema. Il 14 novembre un esperto indipendente, nominato da Euroypass, ha confermato il corretto funzionamento del sistema e ha affermato che il sistema poteva entrare in esercizio. Il 26 novembre il Ministero dei Trasporti ha annunciato che il sistema sarebbe stato ufficialmente operativo dal 1° gennaio 2004. In quella data questo sistema di pedaggio dinamico ha iniziato a operare. \_\_\_\_ Questo successo rappresenta una prova effettiva della validità della tecnologia a microonde messa a punto dal Gruppo e un intervento di dimensioni finanziarie contenute, con un rendimento in linea con il core business.

Autostrade International of Virginia O&M Inc. provvede alla gestione e alla manutenzione dell'autostrada statunitense Dulles Greenway di 24 km, tra l'aeroporto internazionale di Dulles e Leesburg, in Virginia.

Midland Expressway Ltd è la società incaricata della progettazione, finanziamento, costruzione e gestione della prima autostrada britannica a pagamento, la Birmingham Northern Relief Road o M6 Toll di 43 km, situata a nord di Birmingham. \_\_\_\_ I lavori sono stati completati in anticipo rispetto al timing previsto e la prima tratta dell'opera è entrata in esercizio nel dicembre del 2003. \_\_\_\_ Autostrade opera in partnership con Mac Quarie, fondo australiano specializzato nella gestione delle infrastrutture.

Nel 2003 Autostrade SpA deteneva una partecipazione del 5% nella società spagnola Abertis Infraestructura SA. Questa partecipazione è stata interamente ceduta nel mese di settembre 2004.



# GLI INVESTIMENTI PER IL FUTURO





Con la Convenzione del 1997, e a seguito dell'approvazione del IV Atto Aggiuntivo, Autostrade si appresta a realizzare un ingente piano di investimenti, con l'obiettivo di assorbire gli incrementi di traffico futuro e ridurre i cosiddetti colli di bottiglia esistenti sulla rete Autostrade. \_\_\_\_ Gli interventi previsti sono di due tipi:

- Miglioramento delle capacità di assorbimento della rete in esercizio, mediante il potenziamento delle strutture esistenti (costruzione di terze e quarte corsie);
- Costruzione di by pass e di tratte alternative, in modo da alleggerire il volume di traffico sui principali assi esistenti (ne sono esempio la Variante di Valico e il Passante di Genova).

Entrambi i tipi di intervento hanno un'importanza prioritaria per lo sviluppo del Paese. Sono inseriti in gran parte nei piani di sviluppo del network autostradale nazionale e costituiscono parte integrante della strategia del Gruppo. L'importo complessivo previsto per questi investimenti ammonta a circa 10 miliardi di Euro. A fronte delle opere previste dal Piano Anas 1997, Autostrade per l'Italia usufruisce di contributi pubblici per circa un miliardo di Euro.

<b>INTERVENTI PREVISTI DAL PIANO ANAS 1997</b>		<b>(Milioni di Euro)</b>
1	A1 Variante di Valico (Casalecchio-Barberino)	2.796
2	Nodo di Firenze	1.256
3	Nodo di Bologna	59
4	A1 tratta Modena-Bologna	117
5	A1 tratta Orte-Fiano	155
	Terze e quarte corsie	117
	<b>TOTALE GRANDI OPERE</b>	<b>4.500</b>
	Altri investimenti su rete in esercizio	1.663
	<b>TOTALE GENERALE</b>	<b>6.163</b>

<b>INVESTIMENTI PREVISTI DALL'ATTO AGGIUNTIVO 2002</b>		<b>(Milioni di Euro)</b>
6	A8 potenziamento tratta Lainate-Como	186
7	A14 Adriatica: potenziamento	1.733
8	A4 potenziamento tratta Milano-Bergamo	375
9	G.R.A. - Roma nord	138
10	Interventi su Genova	1.800
11	Collegamento al nuovo Polo Fieristico di Milano	80
	Nuovi svincoli	93
	Piano sicurezza gallerie	135
	<b>TOTALE INVESTIMENTI PREVISTI</b>	<b>4.540</b>
	<b>TOTALE INTERVENTI E INVESTIMENTI PREVISTI</b>	<b>10.703</b>



-  Gruppo Autostrade
-  Altre concessionarie
-  Investimenti Autostrade per l'Italia Piano ANAS 1997
-  Investimenti Autostrade per l'Italia IV Convenzione Aggiuntiva



## POTENZIAMENTO DELLE STRUTTURE E TRATTE ESISTENTI

Questa tipologia di interventi comprende sia le opere prioritarie previste dalla Convenzione del 1997 con Anas e dal IV Atto Aggiuntivo del 2002, sia lavori identificati come urgenti da parte delle diverse concessionarie del Gruppo.

Gli investimenti che il Gruppo sta portando avanti riguardano principalmente il miglioramento delle infrastrutture esistenti, in modo da adeguarle al nuovo fabbisogno di traffico. A tal fine, le strutture vengono parzialmente o totalmente riprogettate. \_\_\_\_ Gli interventi possono consistere nell'ampliamento della carreggiata, che comporta l'occupazione di parte del sedime, oppure nell'allargamento delle gallerie o dei ponti esistenti. È necessario comunque anche rivedere le strutture complementari come le aree di parcheggio e di servizio, le relative vie di accesso, le colonnine Sos, nonché i pannelli indicatori. \_\_\_\_ I lavori di ampliamento delle corsie riguardano l'autostrada Milano-Laghi, la tratta tra Bologna e Modena, il sistema tangenziale di Bologna, e le tratte Lainate-Como-Grandate e Rimini Nord-Pedaso con la realizzazione della terza corsia. \_\_\_\_ Nel caso del tratto dell'autostrada A1 compreso tra Orte e Fiano, nel Lazio, l'ampliamento a tre corsie è già stato realizzato. Resta da completare l'adeguamento della Galleria di Nazzano che, a oggi, conta due corsie.

In altri casi, gli interventi consistono nella riprogettazione totale dell'opera, anche se si tenta di riutilizzare il più possibile quanto già esiste. È il caso della dorsale appenninica dell'autostrada A1, intervento che prevede la riprogettazione totale della percorribilità del tratto tra Casalecchio e Barberino del Mugello. Alcune parti del tracciato esistente vengono riutilizzate e/o potenziate, altre sono messe in disuso oppure destinate a utilizzi diversi da quelli originari, mentre altre parti sono di nuova progettazione come, per esempio, la Galleria di Base. \_\_\_\_ Un altro esempio è il potenziamento del nodo autostradale di Firenze, per il quale sono stati progettati anche i relativi assi di penetrazione all'area urbana fiorentina.

Gli altri cantieri aperti, che hanno comunque carattere di urgenza in particolare nell'ambito della risoluzione dei colli di bottiglia esistenti sulla rete autostradale italiana, sono i seguenti:

- Costruzione degli svincoli dall'autostrada Milano-Lainate per l'accesso al nuovo Polo Fieristico di Milano;
- Potenziamento della stazione di pedaggio di Bolzaneto sulla Genova-Serravalle;
- Creazione di una barriera di pedaggio a 10 corsie a Ravenna;
- Completamento del tratto autostradale Morgex-Monte Bianco aggirando la città di Courmayeur e consentendo un accesso diretto alla piattaforma del tunnel del Monte Bianco;
- Ampliamento e potenziamento dell'arteria Napoli-Pompei-Salerno, con la costruzione di una terza corsia;
- Creazione di nove nuovi svincoli e uscite per ridurre i possibili incolonnamenti e aumentare la fluidità del traffico;
- Implementazione del piano di sicurezza delle gallerie mediante la creazione di vie di fuga e di rifugi, introduzione di sistemi di telecontrollo, di telecamere e di opacimetri, e montaggio di pannelli a messaggio variabile.



## LE NUOVE INIZIATIVE

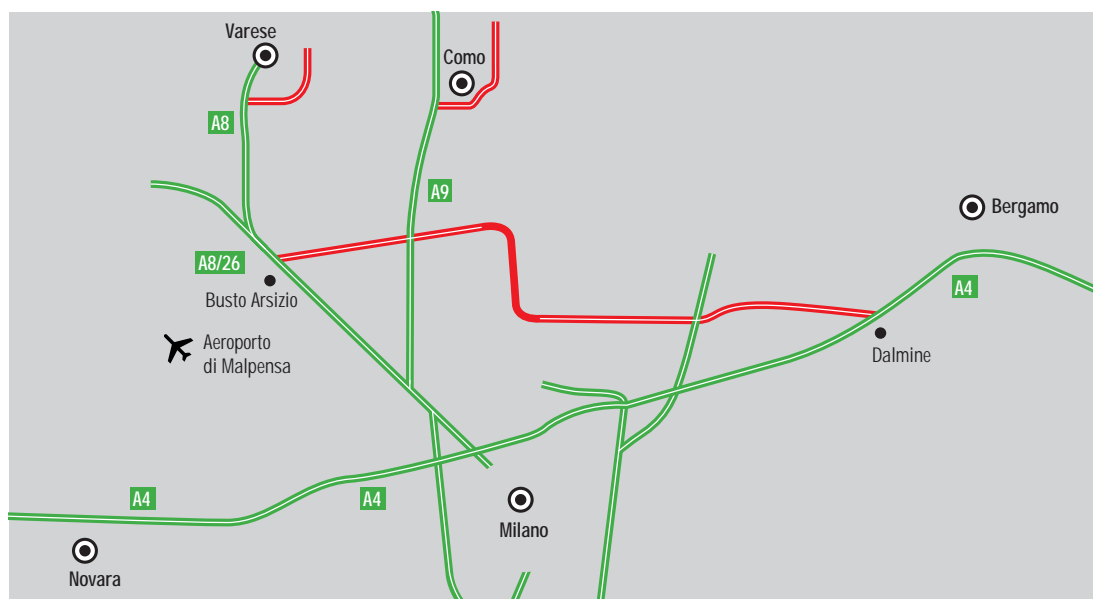
Il Gruppo Autostrade partecipa inoltre a ulteriori nuove iniziative finalizzate alla realizzazione e/o gestione, in regime di concessione, di nuovi tratti autostradali a pedaggio. Tale attività si colloca nell'ambito delle strategie di valorizzazione degli asset del Gruppo Autostrade, nel rispetto dei vincoli di redditività e del livello di rischio di ciascuna iniziativa, nonché della compatibilità finanziaria complessiva. \_\_\_\_ Il Gruppo detiene una partecipazione in due società concessionarie, Società Autostrada Tirrenica e Pedemontana Lombarda, che da molti anni sono in attesa di definire, con le istituzioni di riferimento, il tracciato da realizzare o completare per poi procedere alla valutazione della sostenibilità tecnica, economica e finanziaria dei relativi progetti. \_\_\_\_ Il Gruppo detiene inoltre, direttamente o indirettamente, partecipazioni di minoranza in sette nuove società/raggruppamenti che hanno proposto nuove iniziative in project financing. \_\_\_\_ Introdotta dalla Merloni Ter e dalla Legge Obiettivo, questa modalità d'investimento risulta del tutto nuova per il sistema italiano. La finanziabilità delle opere con capitale privato, secondo lo schema del project financing, presuppone che ciascuna iniziativa si basi su un preciso piano economico-finanziario, con impegni e costi determinati, e tariffe tali da remunerare, sulla base delle aspettative di traffico, l'investimento.

A oggi, tutte queste iniziative, nelle fasi in cui si trovano, sono interessate da modifiche richieste dalle autorità locali, talvolta anche sostanziali, nei tracciati e negli investimenti, tali da necessitare la ritaratura dell'equilibrio economico-finanziario dei diversi progetti.

### Società concessionarie di nuove opere

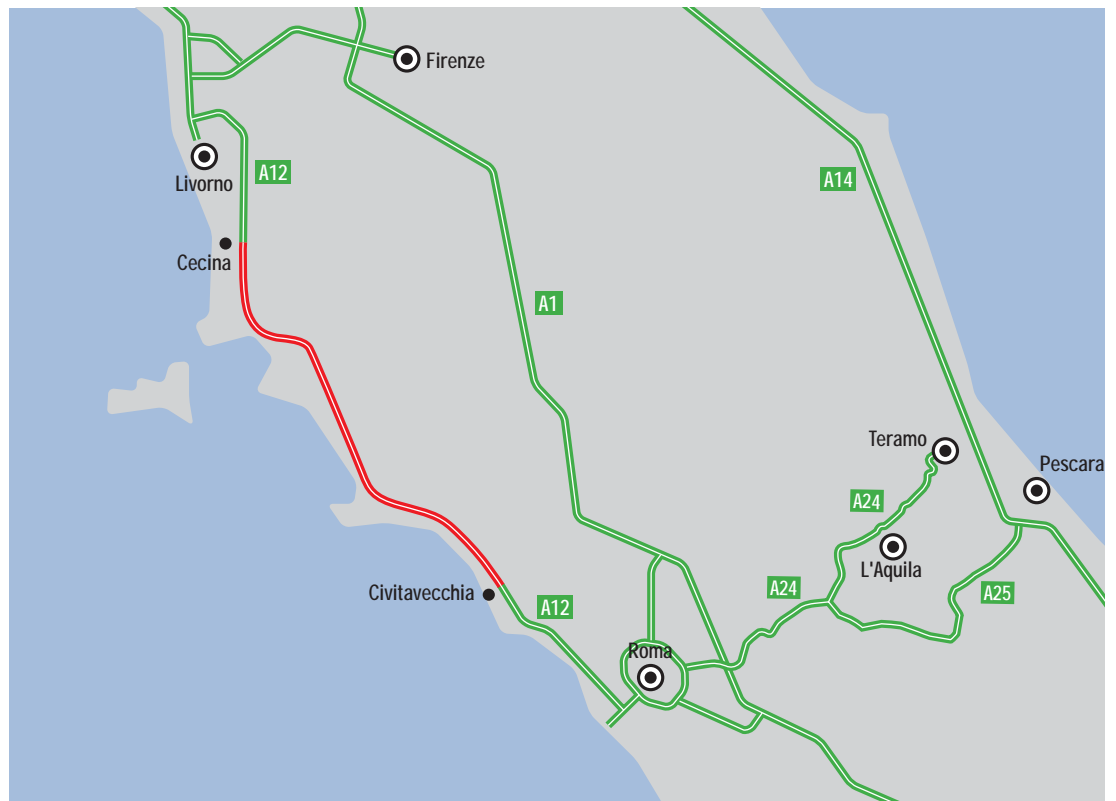
#### *Pedemontana Lombarda SpA* (quota Autostrade per l'Italia: 50%)

È concessionaria dal 1990 della costruzione e gestione dell'omonima autostrada (circa 90 km) che collegherà Busto Arsizio (Malpensa) sull'A8 a Dalmine (Bergamo) sull'A4, passando a nord di Milano. Il progetto comprende anche le tangenziali di Varese e Como. Dopo un lungo periodo di attesa per l'assenso del territorio alla localizzazione dell'autostrada, le attività sono riprese alla fine del 2002 con l'elaborazione del progetto che, attualmente, è all'esame degli enti centrali e periferici competenti. Nel maggio 2004 gli enti territoriali interessati hanno, peraltro, richiesto integrazioni progettuali attualmente in fase di elaborazione e da sottoporre successivamente alla valutazione di impatto ambientale.



**Società Autostrada Tirrenica SpA** (quota Autostrade per l'Italia: 93,2%)

È concessionaria dell'autostrada Livorno-Civitavecchia, di cui oggi è in esercizio il tratto Livorno-Cecina (37 km circa). Il completamento Cecina-Civitavecchia (circa 210 km) è in fase di progettazione preliminare. La concessionaria è in attesa della completa definizione del tracciato da parte del Governo e degli enti territoriali.



## Società di project financing

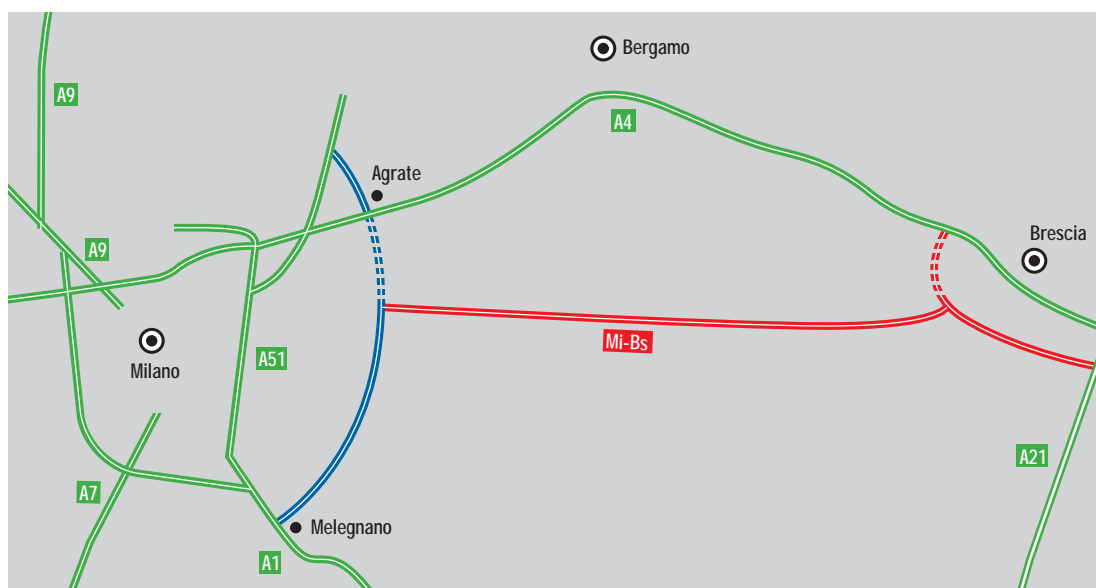
### *Autostrade Lombarde SpA* (quota Autostrade per l'Italia: 35%)

Questa società è concessionaria, attraverso la controllata (86,2%) Società di Progetto Bre.Be.Mi., del nuovo collegamento autostradale Brescia-Milano di circa 50 km. La concessione è stata ottenuta nel 2003 attraverso gara internazionale di project financing. \_\_\_\_ Nel luglio 2004 gli enti territoriali hanno richiesto significative integrazioni progettuali, relative anche ai tratti di interconnessione terminale della direttissima. Queste modifiche, che richiedono una revisione dell'equilibrio economico-finanziario del progetto, sono attualmente in fase di elaborazione e successivamente saranno sottoposte alla valutazione dell'impatto ambientale.

### *Tangenziali Esterne di Milano SpA* (quota Autostrade per l'Italia: 32%)

È la società promoter costituita nel 2002 per realizzare e gestire in project financing una nuova tangenziale a est di Milano di circa 35 km, più esterna rispetto alla attuale, che collegherà l'A4 (Agrate) con l'A1 (Melegnano) interconnettendosi con la Brescia-Milano. \_\_\_\_ La proposta progettuale è attualmente all'esame degli enti centrali e territoriali competenti; in caso d'approvazione sarà emanato un bando di gara internazionale per l'affidamento della concessione.

Progetto Brebemi  
T.E.M.



**Passante del Nord-est SCpA** (quota Autostrade per l'Italia: 26%)

La società è stata costituita nel 2001 per realizzare e gestire con concessione diretta (senza gara) dall'Anas il cosiddetto Passante di Mestre di circa 32 km, tra Dolo (A4) e Quarto d'Altino (A4), situato a nord dell'attuale tangenziale di Mestre. \_\_\_\_ L'Unione Europea, dopo una lunga trattativa con il Governo italiano, ha stabilito che le opere siano realizzate direttamente dall'Anas.

**Pedemontana Veneta SpA** (quota Autostrade per l'Italia: 28%)

È la società promoter costituita nel 2002 per realizzare e gestire in project financing l'omonima autostrada di circa 95 km tra Montebello Vicentino (A4), Thiene (A31) e Spresiano (A27). \_\_\_\_ La proposta progettuale è stata presentata alla fine del 2003 ed è attualmente all'esame dell'ente concedente Regione Veneto. Successivamente sarà emanato un bando di gara internazionale per l'affidamento della concessione.

Passante del Nord-est  
Pedemontana Veneta



**ATI Autostrade e altri partner** (quota Autostrade per l'Italia: 46%)

È il Raggruppamento Temporaneo di Imprese costituito nel 2003 per realizzare e gestire in project financing la bretella autostradale di circa 10 km tra Prato (A11) e Signa (A1). \_\_\_\_ La proposta progettuale è attualmente all'esame dell'ente concedente Regione Toscana; successivamente sarà emanato un bando di gara internazionale per l'affidamento della concessione. In caso di aggiudicazione l'ATI dovrà trasformarsi in società di progetto con le medesime quote di partecipazione.

**Nuova Romea SpA** (quota Autostrade per l'Italia: 20%)

È la società promoter costituita nel 2003 per realizzare e gestire in project financing l'autostrada tra Ravenna e Venezia di circa 140 km. La proposta progettuale è attualmente all'esame dell'Anas, anche alla luce della proposta di project financing presentata da altri operatori circa l'asse Mestre-Civitavecchia.

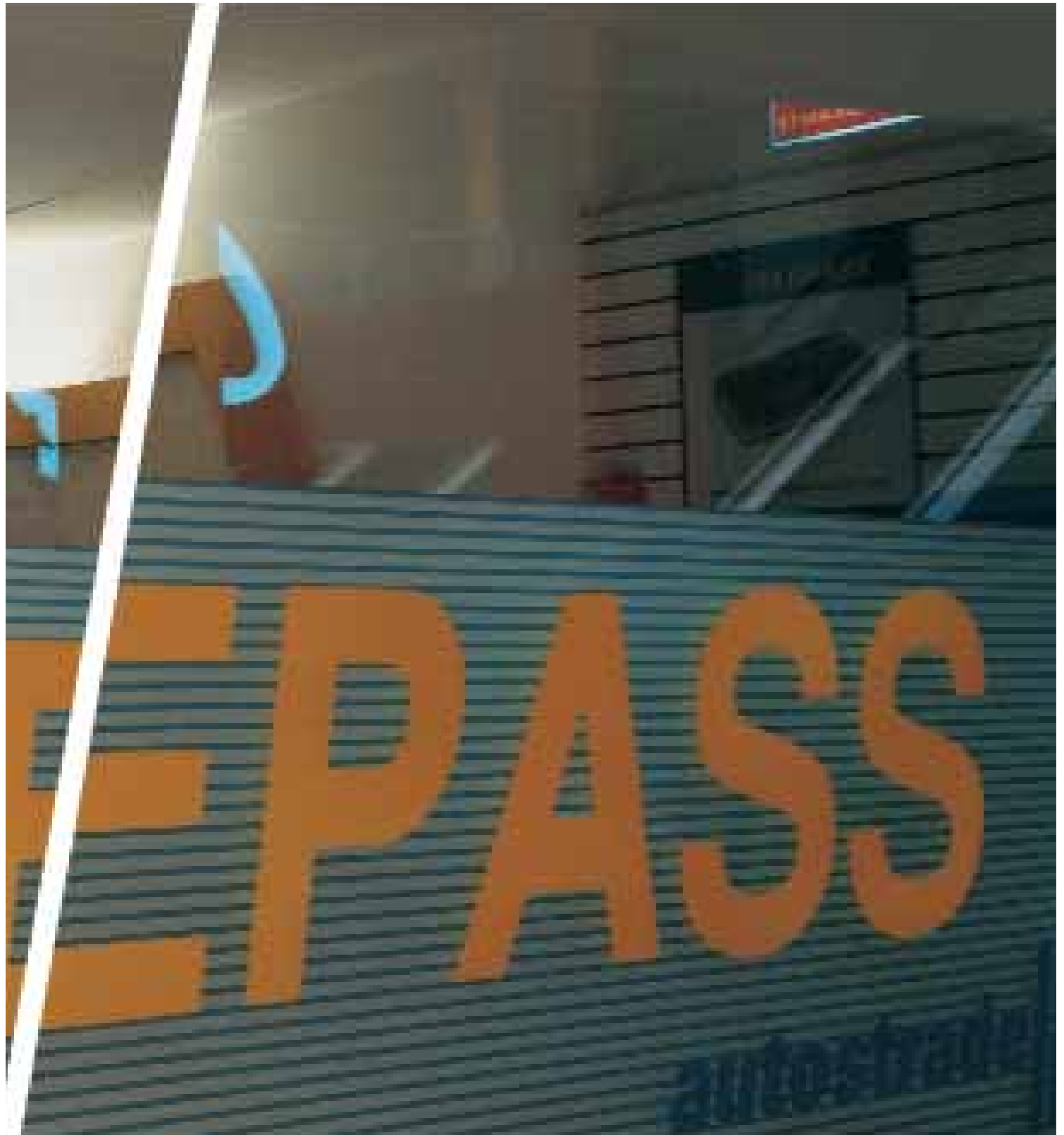


**Arcea Lazio SpA** (quota Autostrade per l'Italia: 34%)

È la società mista pubblico-privata costituita nel 2003 dalla Regione Lazio, che ne detiene la maggioranza (51%), per realizzare e gestire a pedaggio strade e autostrade regionali. Autostrade per l'Italia è capofila del consorzio di soci di minoranza che è stato scelto attraverso procedura competitiva internazionale per affiancare la Regione Lazio nei progetti di sviluppo della società. Le opere prioritarie individuate da realizzare e gestire sono: Corridoio Tirrenico Meridionale, tratto Cisterna-Valmontone, tratto Orte-Civitavecchia. \_\_\_\_ I relativi progetti sono all'esame degli enti centrali e periferici competenti. \_\_\_\_ Per la realizzazione delle opere dovranno essere stipulati specifici contratti di servizio tra la società e la Regione Lazio.

# QUALITÀ, SERVIZI, RICERCA & SVILUPPO





Le attività del Gruppo Autostrade comprendono, da una parte, la progettazione e la costruzione delle infrastrutture per il trasporto delle persone e delle cose sul territorio e, dall'altra, l'erogazione di servizi basati sull'utilizzo di queste infrastrutture. Il servizio principale è mettere a disposizione dei clienti queste opere per spostarsi con rapidità e sicurezza verso la destinazione scelta. La qualità del servizio è pertanto direttamente legata alla sicurezza e alla fluidità del traffico presenti sulla rete. \_\_\_\_ Esistono una serie di servizi collaterali, messi a disposizione da Autostrade che permettono di migliorare le condizioni di sicurezza e di deflusso lungo la rete.

## LA SICUREZZA

L'elemento sicurezza dipende essenzialmente da tre fattori, di cui il principale è il comportamento del guidatore che pesa per circa il 70%. Il rimanente 30% è costituito dalla funzionalità del veicolo e dalle condizioni esterne, condizioni che includono lo stato della strada, l'illuminazione, la segnaletica, ... \_\_\_\_ Il Gruppo Autostrade agisce sull'infrastruttura, attraverso le attività di manutenzione della rete e il monitoraggio diretto svolto dal personale lungo la rete, ma anche sull'elemento umano, sensibilizzando il conducente sulla sicurezza al volante e informando i viaggiatori sulle condizioni di percorribilità lungo l'autostrada.

### La manutenzione

Per quanto riguarda la manutenzione, nel 2003 sono stati effettuati circa 350 interventi di manutenzione straordinaria su punti ritenuti critici (250 nel 2002) che hanno permesso di migliorare l'indice di qualità delle infrastrutture (ponti e viadotti). Nel corso dell'anno sono stati inoltre ricostruiti 14,5 milioni di metri quadri di superficie autostradale (+ 21% rispetto al 2002). Le superfici ricostruite con pavimentazioni drenanti sono quasi triplicate tra il 2002 e il 2003, passando da due a sei milioni di metri quadri. L'asfalto drenante ricopre ora il 32% della superficie totale della rete, con un incremento di nove punti percentuali rispetto all'esercizio precedente.

#### LAVORI DI PAVIMENTAZIONE SULLA RETE DI AUTOSTRADALE PER L'ITALIA

Quantità trattate	1999	2000	2001	2002	2003
Superficie totale (m <sup>2</sup> x 1.000)	8.932	11.256	10.992	12.268	14.556
di cui drenante (m <sup>2</sup> x 1.000)	1.158	2.319	1.737	2.093	5.923

In tema di sicurezza, il biennio 2002-2003 è stato caratterizzato anche dalla realizzazione di un programma specifico sulle opere lungo la rete. \_\_\_\_ Nel biennio sono stati installati 309 km di barriere di sicurezza; sono stati chiusi 571 by pass con sistemi ad apertura rapida, onde evitare il salto di corsia; sono stati realizzati 174 km di sistemi anticavalcamento viadotti e oltre 630 interventi specifici su Punti a Incidentalità Superiore alla Media (PISM). Il Tasso di Incidentalità Globale (numero di incidenti ogni 100 milioni di km percorsi) è sceso a 53,6 da 61,1 nel 2001.

Per il monitoraggio lungo la rete di Autostrade per l'Italia SpA sono impegnati più di 450 ausiliari della viabilità con oltre 245 mezzi. Oltre agli addetti delle società concessionarie, il presidio su strada viene svolto da 1.700 uomini, oltre alle pattuglie della Polizia Stradale. Grazie alla rete di oltre 1.180 telecamere (di cui 700 per la sola Autostrade per l'Italia) e al Sistema Informativo Viabilità (SIV), le sale operative sono in grado di controllare in tempo reale la situazione del traffico, collaborando con gli addetti alla diffusione delle notizie riguardanti il traffico e le condizioni di percorribilità della rete.

La sicurezza è strettamente legata anche alle condizioni di guida del conducente, che ha bisogno di spazi di sosta, ristoro e relax durante il viaggio. Le 246 aree di servizio, distribuite lungo la rete a una distanza media di 25 km, consentono ai viaggiatori di effettuare adeguate soste. È in corso, peraltro, un programma di ristrutturazione/adeguamento di queste aree alle nuove necessità espresse dai viaggiatori come incremento degli spazi di sosta, migliore viabilità interna, rifacimento edifici erogazione dei carburanti, installazione di sistemi di sorveglianza con telecamere.

### Autostrade e il guidatore

L'informazione al viaggiatore può essere fornita in via preventiva, oppure in tempo reale. L'informazione preventiva viene effettuata mediante campagne Tv e stampa (coinvolti oltre 30 quotidiani italiani), oppure mediante distribuzione di opuscoli, che informano preventivamente i viaggiatori sulle condizioni previste di traffico. Nel 2003 sono state realizzate due campagne per la sicurezza e il corretto comportamento di guida, e sono stati distribuiti oltre sei milioni di dépliant veicolati per mezzo dei 14 più importanti periodici nazionali. Sono state inoltre organizzate ricerche di customer satisfaction al fine di individuare le aree di miglioramento. \_\_\_\_ L'informazione in tempo reale viene gestita attraverso mezzi di comunicazione istituzionali (emittenti radio e Tv pubbliche come Rai-Cciss, Isoradio e Televideo), proprietari (i 673 pannelli a messaggio variabile - di cui 237 installati nel 2003 - o il call center telefonico attivo 24 ore su 24 che, nel 2003, ha ricevuto 789.000 chiamate) o commerciali (Tv e radio private come Canale 5, Mediavideo, La 7 e Rtl 102.5). Questi strumenti sono utilizzati per informare periodicamente i guidatori sulle condizioni di viabilità-fluidità, condizioni meteo, richiami. Queste informazioni sono anche disponibili sui siti internet del Gruppo.

### L'EVOLUZIONE DEI SISTEMI DI PAGAMENTO

L'automazione delle operazioni di pagamento è uno degli obiettivi principali del Gruppo. Le ricadute in termini operativi sono multiple. Da una parte, il miglioramento dell'accesso alla rete autostradale con la riduzione delle code, l'aumento della fluidità del traffico, la riduzione dello stress provocato, e il minor inquinamento, dall'altra, il contenimento dei costi di gestione e la destinazione delle risorse umane a incarichi a maggior valore aggiunto. \_\_\_\_ Nel 2003 il Telepass ha rappresentato il 46% delle transazioni totali effettuate. A fine giugno 2004, questa percentuale è cresciuta di tre punti per toccare il 49%. Complessivamente, le operazioni con prodotti automatizzati hanno riguardato nel 2003 e nel primo semestre 2004, rispettivamente, il 61% e il 67,7% del totale delle transazioni. Il Telepass è utilizzato su tutta la rete autostradale italiana. Autostrade funge da gestore e da supporto agli altri operatori autostradali che utilizzano questa tecnologia. \_\_\_\_ Nell'ambito delle politiche comunitarie di armonizzazione, il Gruppo punta sul Telepass per l'armonizzazione e la multioperabilità dei sistemi di pagamento in Europa. Un primo passo è già stato fatto in Austria, con l'esperienza Euroypass.

### I PROGETTI DI RICERCA & SVILUPPO

Autostrade punta sull'innovazione come fattore trainante dello sviluppo futuro dell'impresa, inteso come miglioramento della qualità e della gamma dei servizi offerti alla clientela. \_\_\_\_ Il Gruppo svolge regolarmente attività di ricerca e sviluppo di nuove tecnologie per il miglioramento della sicurezza delle infrastrutture, per il controllo dei dati sull'intera rete gestita, per l'assistenza e l'informazione al viaggiatore. Il Gruppo effettua anche attività di monitoraggio del rispetto della normativa e di tutela e valorizzazione dell'ambiente. Per queste attività, che investono il campo dell'ingegneria civile e ambientale, dell'elettronica e della telematica, il Gruppo può contare su tre propri centri di ricerca:

- Il Centro rilevamento dati e prove materiali di Fiano Romano, che svolge principalmente prove di formulazione e controllo di materiali per le pavimentazioni;
- Il Centro prove crash di Anagni, nel quale si effettuano prove sui materiali utilizzati nella costruzione delle infrastrutture, come barriere antisfondamento e guard rail;
- Il Laboratorio di Prato-Calenzano (Firenze), dedicato allo sviluppo della tecnologia Telepass e alle nuove possibili applicazioni del sistema.

Nel 2003 le attività di ricerca per il controllo dei dati hanno portato all'elaborazione di un progetto per un sistema innovativo di monitoraggio del traffico. Il progetto, finalizzato al controllo e al sanzionamento in modalità automatica delle violazioni ai limiti di velocità, è una novità assoluta a livello europeo e, pertanto, è stato oggetto di richiesta di brevetto. \_\_\_\_ Nel settore delle nuove tecniche di intervento sulle pavimentazioni, il Gruppo è impegnato nello sviluppo dei sistemi di riciclaggio dei materiali utilizzati. Queste tecnologie, oltre a ridurre i costi dei lavori, hanno un impatto positivo sull'ambiente (riduzione dello smaltimento dei rifiuti) e sul traffico (i lavori avvengono in tempi più brevi, agevolando la regolare fluidità traffico). Di particolare importanza è la tecnica di riutilizzo del conglomerato fresato, considerato rifiuto nocivo che ha alti costi di smaltimento. \_\_\_\_ Autostrade partecipa a importanti iniziative di ricerca co-finanziate dal 4°, 5° e 6° Programma Quadro dell'Unione Europea.

Principali progetti per la prevenzione/protezione da inquinamento acustico, nel campo della sicurezza e dei sistemi autostradali eco-compatibili:

- **H.AR.M.O.NOISE**: creazione di modelli matematici per calcolare la diffusione del rumore stradale,
- **RO.B.U.ST.**: sperimentazione degli standard europei per le barriere di sicurezza,
- **N.R.2C.**: sistemi autostradali eco-compatibili,
- **I.M.A.G.I.N.E.**: metodologie di prova per mappature acustiche,
- **RANK.E.R.S.**: criteri di valutazione della sicurezza sulla rete stradale europea,
- **SILENCE**: sistemi per la manutenzione delle pavimentazioni antirumore.

Progetti sul tema ITS (Intelligence Transportation Systems)

Iniziative sul Tolling:

- **C.E.S.A.R.E. 1-2**: Sistema interoperabile di riscossione automatica del pedaggio autostradale sulla rete ASECAP,
- **ARCMED**: Sistema interoperabile di pagamento elettronico autostradale dell'Arco Mediterraneo,
- **AD.VI.C.E.**: Sistema avanzato per la classificazione e l'enforcement dei veicoli,
- **DELTA**: Implementazione elettronica di DSRC - Dedicated Short Range Communication - per applicazioni di trasporto e automobilistiche,
- **C.A.R.D.M.E.**: Azione concertata per la ricerca nel settore dell'interoperabilità europea del telepedaggio autostradale,
- **M.E.D.I.A.-ALPINE**: Gestione dell'interoperabilità DSRC - Dedicated Short Range Communication - europea nella regione alpina,
- **C.A.S.H.**: Coordinamento delle attività per la standardizzazione e l'armonizzazione dei sistemi di addebito automatico,
- **V.I.T.A.**: Informazioni sul veicolo e aiuti nelle transazioni.

Iniziative sull'Infomobilità:

- **CORVETTE MIP (1996-2004)**: Coordinamento e validazione della realizzazione di sistemi telematici di trasporto nella regione alpina.

## I RISULTATI RAGGIUNTI

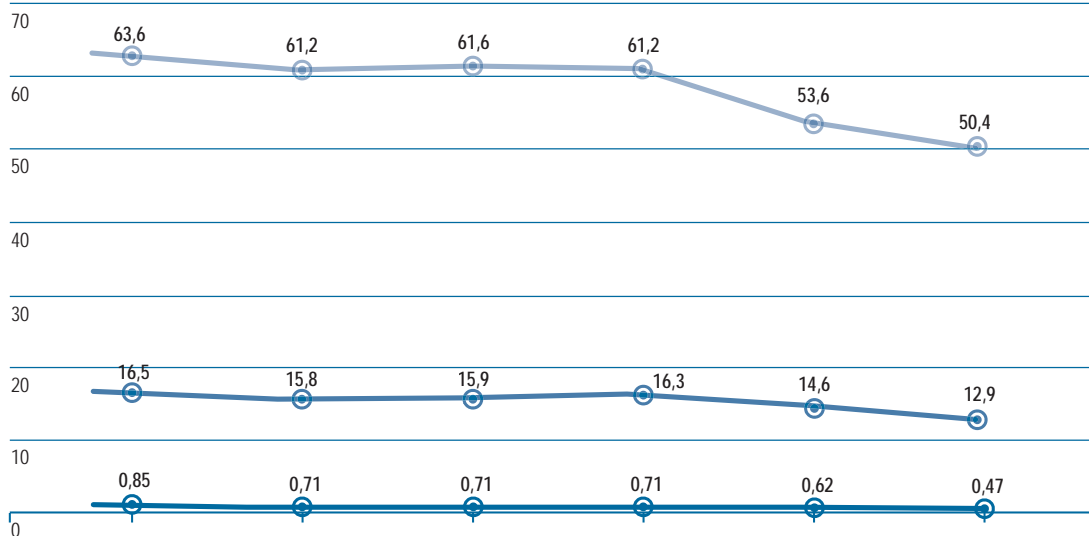
Il forte impegno nel rafforzamento degli interventi e delle iniziative per la sicurezza ha permesso il raggiungimento di significativi obiettivi in termini di riduzione del fenomeno incidentalità. \_\_\_\_ Nel corso del 2003, sulla rete del Gruppo si è registrata una flessione di tutti gli indicatori di incidentalità (incidenti totali -10,1%, incidenti con feriti -7,6%, incidenti mortali -9,5%). Nel 2003 si sono verificati 57 decessi in meno rispetto al 2002 (-13,6%). \_\_\_\_ Particolarmente significativi i risultati relativi agli incidenti nei periodi di esodo: -19% nel periodo pasquale; -24% nel periodo luglio-agosto; -26% durante il ponte dell'8 dicembre.

INCIDENTALITÀ SULLA RETE AUTOSTRADALE (Incidenti ogni 100 milioni di km percorsi)

Numero totale di incidenti

Numero di incidenti con conseguenze alle persone

Numero di incidenti mortali

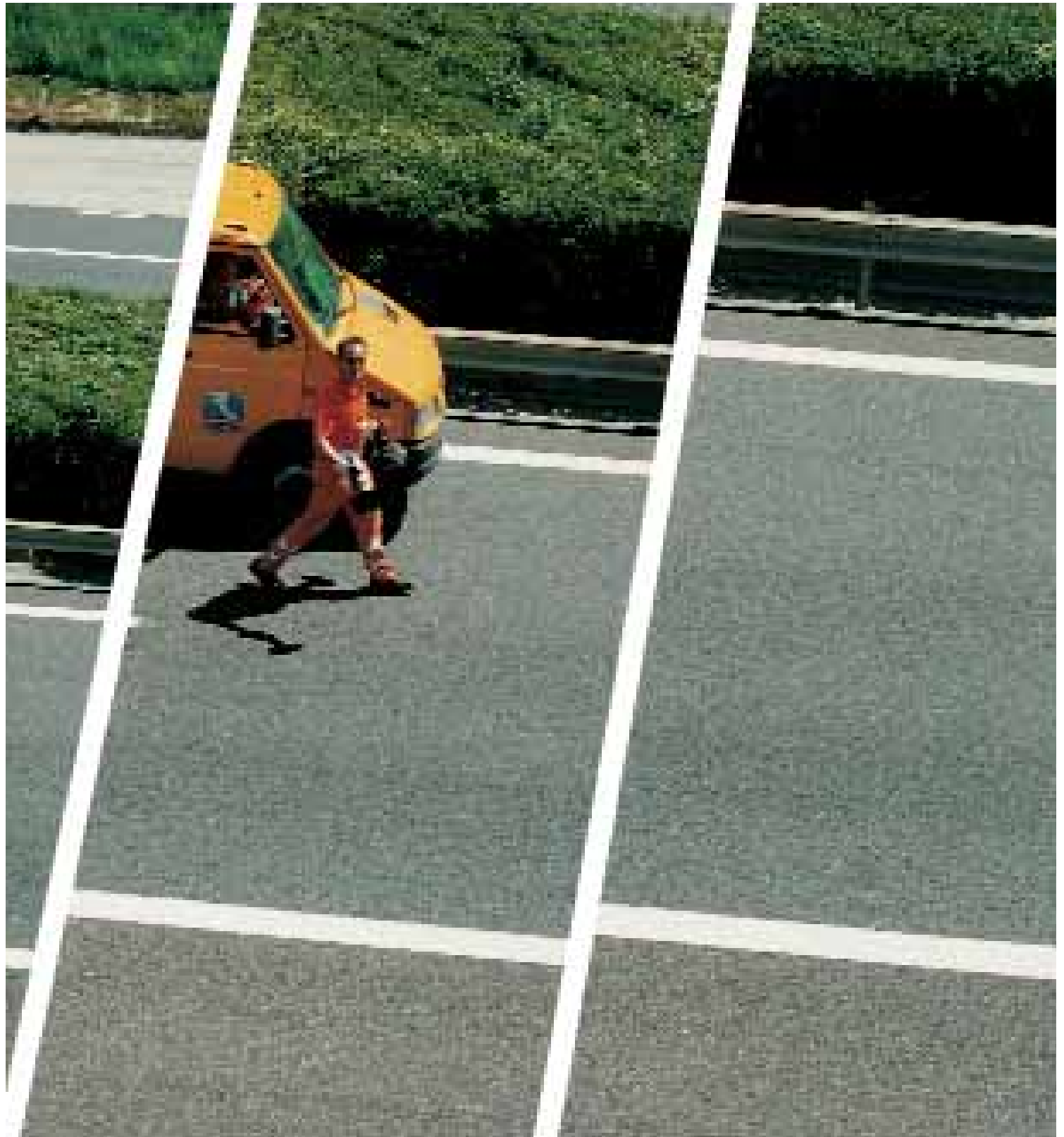


Per monitorare il livello globale di servizio erogato, Autostrade per l'Italia utilizza un indicatore di qualità globale che prende in esame quattro variabili: la sicurezza, la fluidità, l'accessibilità e il comfort del viaggio. L'indicatore di qualità globale calcolato da Autostrade per l'Italia è migliorato sensibilmente passando tra il 2002 e il 2003 da 6,10 a 7,15 (scala da 1 a 10).



# LE RISORSE UMANE E IL MANAGEMENT





## LE RISORSE UMANE

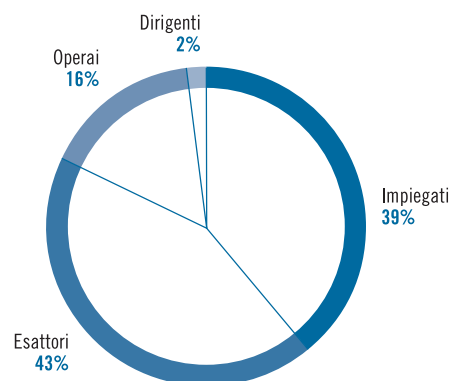
Il Progetto Mediterraneo, implementato nel 2003, ha rappresentato per il Gruppo Autostrade un momento di grande trasformazione, passando da una struttura operativa mista a una struttura di holding, con le attività operative collocate in società dedicate. Da un punto di vista organizzativo, Autostrade si è trasformata in una holding di partecipazioni quotata, tramite il conferimento delle attività operative e delle partecipazioni autostradali del Gruppo in società di nuova costituzione. \_\_\_\_ La ristrutturazione è avvenuta attraverso il conferimento del compendio aziendale di Autostrade Concessioni e Costruzioni Autostrade SpA relativo:

- all'oggetto della Convenzione Anas, alle partecipazioni nelle altre concessionarie autostradali italiane, alle partecipazioni nelle altre iniziative per lo sviluppo di nuove arterie autostradali in Italia, e alle società di supporto al core business (progettazione e pavimentazione) in Autostrade per l'Italia SpA, una società per azioni di nuova costituzione;
- ai servizi di Tower Management in TowerCo SpA, controllata al 100% da Autostrade SpA, che progetta e realizza sul sedime autostradale i siti attrezzati multioperatore per ospitare antenne e impianti di telecomunicazione;
- ai servizi amministrativi e generali del Gruppo che sono stati raggruppati in una nuova società denominata EsseDiEsse SpA, il cui capitale è interamente detenuto da Autostrade per l'Italia SpA.

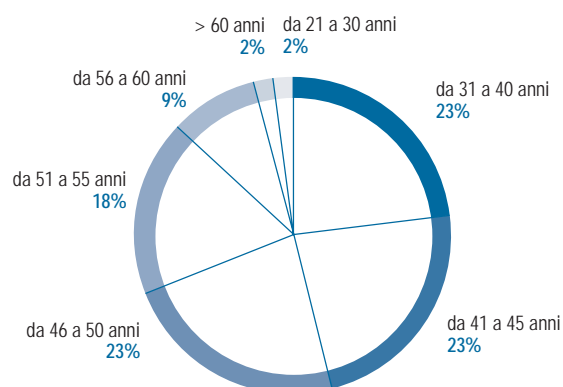
Autostrade SpA, oltre ad Autostrade per l'Italia e TowerCo, continua a detenere direttamente le partecipazioni nelle altre società del Gruppo, attive nello sviluppo internazionale, nei parcheggi e nei servizi evoluti.

Nel 2003, con il consolidamento della società Strada dei Parchi SpA, il numero medio dei dipendenti del Gruppo è cresciuto di 374 persone, ossia del 4,1%, raggiungendo 9.402 unità medie. Al 31 dicembre 2003, il totale dei dipendenti è 9.317.

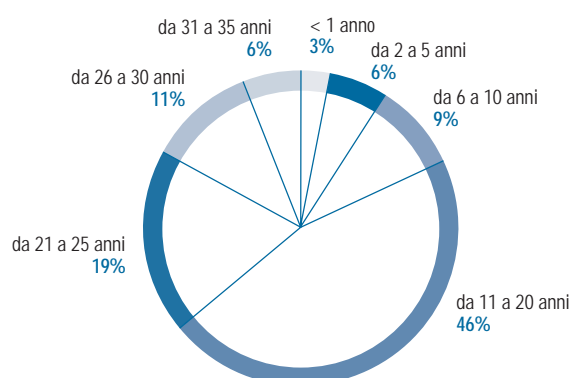
### RIPARTIZIONE 2003 DEI DIPENDENTI PER CATEGORIA



## RIPARTIZIONE 2003 DEI DIPENDENTI PER ETÀ



## RIPARTIZIONE 2003 DEI DIPENDENTI PER ANZIANITÀ



A livello di relazioni industriali e sindacali, il 2003 è stato caratterizzato dalle negoziazioni relative al premio di produttività e la creazione di un fondo di previdenza integrativa (denominato Astri). A livello di struttura operativa i principali interventi hanno riguardato:

- Creazione delle Direzioni Nuove Opere (per la realizzazione del programma previsto dalla Convenzione con l'Anas), Rapporti Istituzionali e Comunicazione (per le attività legate alle relazioni esterne - stampa - e ai rapporti istituzionali - enti regolatori), Sviluppo (identificazione e sviluppo nuove iniziative di business);
- Riorganizzazione delle Direzioni di Tronco;
- Raggruppamento di tutte le attività tecniche relative alle aree di servizio nella Direzione Aree di Servizio;
- Ridefinizione delle attività di Marketing e di servizio al cliente.

Nell'ambito della Policy del Personale messa a punto dal gruppo interfunzionale costituito ad hoc nel 2002, è proseguita l'attività di formazione a supporto delle numerose modifiche strutturali e organizzative che hanno interessato le Direzioni di Tronco, Punti Blu, aree di servizio, esazione, traffico e manutenzioni. Sono stati inoltre effettuati dei corsi di natura tecnica (qualità nuove pavimentazioni, rivestimenti e manto autostradale), di comportamento e relazioni con il cliente (per le attività di call center commerciale e operatori del centro multimediale), di gestione dei software e applicativi interni (Sap, Business Objects e office automation). Per i dirigenti e quadri del Gruppo è stato portato a termine il progetto "Evolvere" avente per oggetto, da un lato la riflessione sul tema della responsabilità etico-sociale di impresa in un contesto di crescente attenzione alle esigenze di tutti gli stakeholder, dall'altro, lo sviluppo di una "Carta dei valori" che evidenzia il ruolo strategico delle risorse umane nel raggiungimento degli obiettivi di Gruppo. \_\_\_\_ Nel 2003, gli investimenti in formazione sono ammontati a quasi un milione di Euro (628.000 Euro nel 2002).

PERSONALE PER SOCIETÀ APPARTENENTI AL GRUPPO	2003
Autostrade SpA	18
Autostrade per l'Italia SpA	6.382
Società Italiana per il Traforo del Monte Bianco	105
Strada dei Parchi SpA	553
Tangenziale di Napoli SpA	413
Società Autostrada Torino-Savona SpA	207
Società Raccordo Autostradale Valle d'Aosta SpA	65
Società Autostrada Tirrenica SpA	74
Società Autostrade Meridionali SpA	348
Autostrade International of Virginia O&M	66
Pavimental SpA	503
SPEA SpA	354
Europass GmbH	213
EsseDiEsse SpA	1
Infoblu SpA	9
TowerCo SpA	6

In un gruppo come Autostrade, l'informazione e il rapporto con i dipendenti sono molto importanti. Gli strumenti di informazione utilizzati sono un house organ (Autostrade Cronache), una newsletter (anche in formato elettronico) denominata Autostrade Informa e la rete Intranet aziendale sulla quale è possibile trovare comunicati stampa, aggiornamenti funzionali, procedure e norme operative, rassegna stampa. Sono anche organizzate indagini di clima aziendale, convention e altre sessioni di formazione mirate per i diversi gruppi di dipendenti del Gruppo.

## IL MANAGEMENT

### Gian Maria Gros-Pietro (62)

Presidente di Autostrade e di Autostrade per l'Italia.

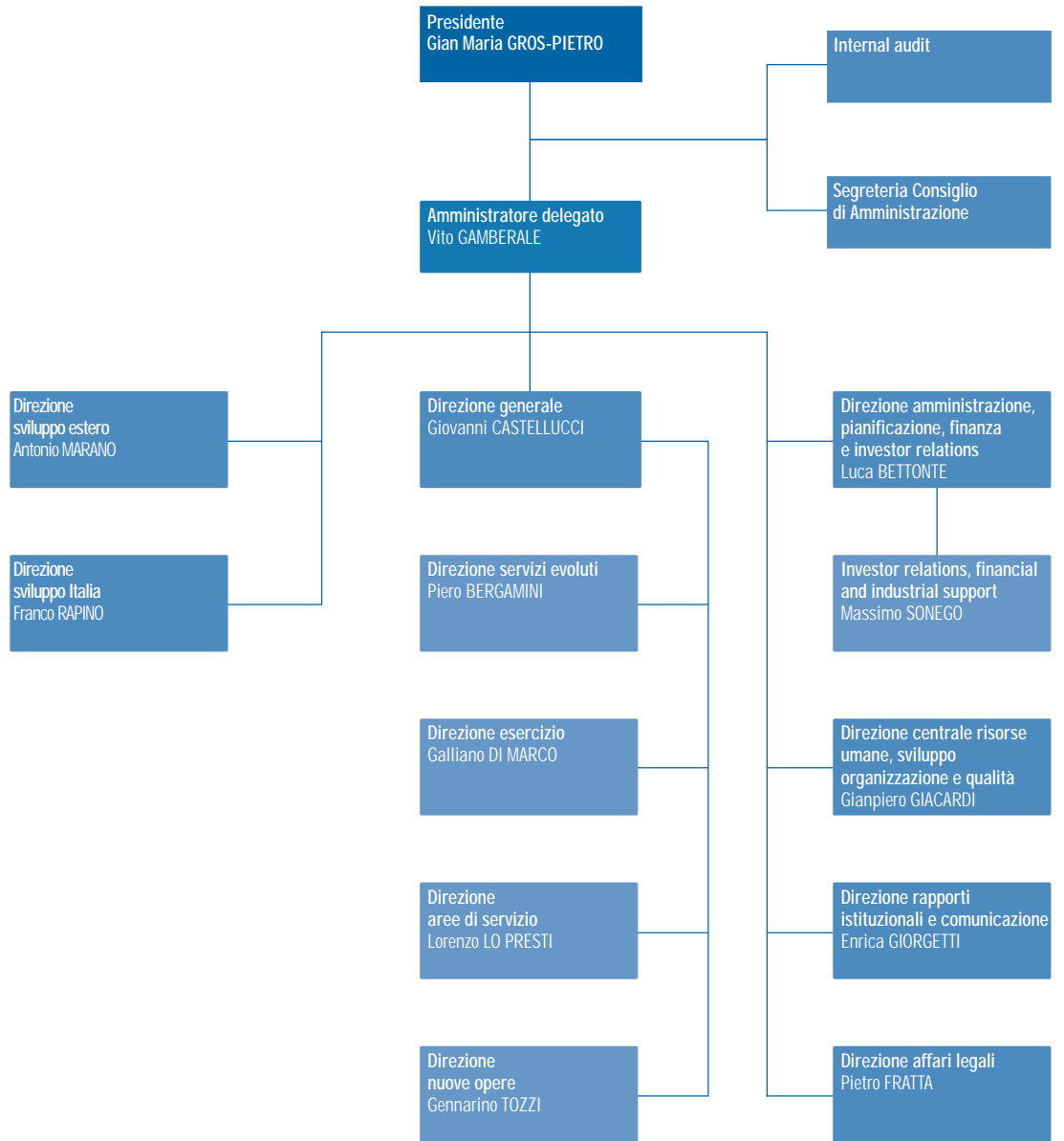
Dal '74 al '95 ha diretto il CERIS, il maggior istituto economico del CNR. È stato Consigliere di Amministrazione dell'Anas e membro del Comitato di Rating di Italrating. Dal '97 al '99 è stato Presidente dell'IRI e poi dell'ENI da novembre '99 a maggio 2002. È Consigliere di Quantica SGR e di SEAT Pagine Gialle ed è Direttore del Dipartimento di Scienze Economiche e Aziendali all'Università LUISS Guido Carli di Roma. Dal 2002 è nel Gruppo Autostrade.

### Vito Gamberale (60)

AD di Autostrade e Autostrade per l'Italia.

Laureato in ingegneria meccanica. Dal '69 al '77 è responsabile per la valutazione di imprese all'IMI. Nel '77 entra alla GEPI come responsabile per le acquisizioni e le privatizzazioni. Dall'84 al '91 opera nel gruppo ENI come Presidente e AD di aziende industriali e finanziarie. Nel '91 è nominato AD di SIP, e dal '94 Direttore generale di Telecom Italia. Nel luglio '95 diventa AD di Telecom Italia Mobile. Nel '98 è nominato Presidente di TIM e Direttore generale di Telecom Italia, con delega al coordinamento strategico e operativo della telefonia fissa e mobile. Nell'ottobre '98 è diventato Consigliere (poi vice-presidente) di 21,Investimenti. È nel Gruppo dal 2000.

CARICHE RICOPERTE NEL GRUPPO AUTOSTRADE AL 30/06/2004





**Giovanni Castellucci (45)**

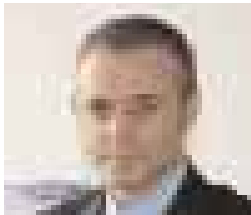
Direttore generale di Autostrade e di Autostrade per l'Italia, Presidente e AD di Autostrade International, Consigliere di Strada dei Parchi.

Laureato in ingegneria meccanica. Master in Business Administration (SDA Bocconi Milano). Dall'88 al '99 lavora nella società di consulenza strategica Boston Consulting Group (BCG) inizialmente come consulente a Parigi e a Milano, e poi come partner nell'ufficio di Milano come responsabile dei settori Beni e Servizi di Consumo. Dal 2000 al 2001 è AD del gruppo Barilla. Nel giugno 2001 entra nel Gruppo Autostrade come Direttore generale.



**Piero Bergamini (58)**

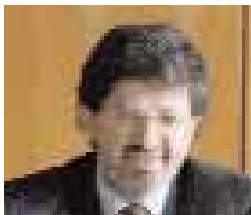
Responsabile della Direzione Servizi Evoluti di Autostrade per l'Italia, Presidente di TowerCo, Presidente e AD di Infoblu. Laureato in ingegneria elettronica con un master in Telecomunicazioni: dall'89 al '96 è Direttore regionale e poi responsabile nazionale della Divisione Clienti Privati di Telecom Italia. Nel '97 è nominato Condirettore generale del gruppo Telecom Italia. Dal '99 al 2000 è Direttore generale del progetto di creazione della holding che ha raggruppato le partecipazioni di Telecom Italia in Spagna. Da febbraio 2001 fa parte del Gruppo.



**Luca Bettonte (41)**

Direttore amministrazione, pianificazione, finanza e investor relations del Gruppo Autostrade.

Laureato in economia e commercio, dottore commercialista e revisore contabile. Ha iniziato la sua carriera nella società PricewaterhouseCoopers in Italia e in Gran Bretagna, inizialmente come revisore, poi come senior manager. Nel '98 è entrato nel gruppo Merloni Elettrodomestici come controller per la finanza, diventando poi Direttore finanziario di gruppo. È nel Gruppo Autostrade dal novembre 2003.



**Galliano Di Marco (44)**

Responsabile della Direzione Esercizio di Autostrade per l'Italia dal 1° settembre 2004 e AD di Passante del Nord Est SpA, di Pedemontana Veneta SpA e di Nuova Romea SpA.

Laureato in ingegneria, entra nel Gruppo Autostrade nel 1988 e dal '93 al '99 lavora in USA per curare la realizzazione e lo start-up di gestione dell'autostrada Dulles Greenway, di cui viene nominato Chief Operating Officer nel '96. Nel '99 viene nominato Direttore del Tronco di Bologna e nel 2000 anche del Tronco di Udine.



**Pietro Fratta (57)**

Direttore affari legali di Autostrade e Autostrade per l'Italia e Consigliere della Società Italiana per il Traforo del Monte Bianco.

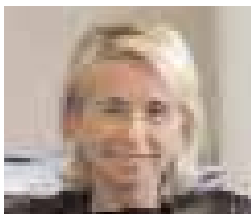
Avvocato, revisore contabile. È stato Presidente/Consigliere di Amministrazione e Presidente/sindaco in società e banche. È stato Direttore affari legali della GEPI, e membro della commissione ministeriale speciale incaricata di valutare i beni di proprietà dell'Amministrazione dei Monopoli dello Stato. Successivamente, nell'Ente Tabacchi Italiani ha ricoperto la carica di Direttore affari legali. Dal 2001 è nel Gruppo Autostrade.



**Gianpiero Giacardi (47)**

Direttore risorse umane, sviluppo organizzazione e qualità di Autostrade e Autostrade per l'Italia, AD di EsseDiEsse.

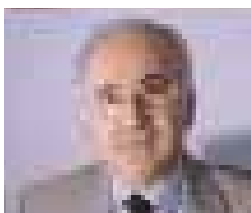
Laureato in giurisprudenza. È stato responsabile del franchising per il gruppo Grimaldi e, successivamente, direttore del personale e organizzazione di aziende del gruppo ENI. Nel '94 è stato nominato Direttore del personale, organizzazione, qualità e dell'IT del gruppo Italgas. Ricopre diverse cariche in società e associazioni: Edindustria, Federreti, Aiscat, Cosis, UIR e Confindustria. È entrato nel Gruppo Autostrade nel 2000.



#### **Enrica Giorgetti (47)**

Direttore rapporti istituzionali e comunicazione per Autostrade e Autostrade per l'Italia.

Laureata in giurisprudenza. Ha ricoperto numerose cariche di Direttore comunicazione e affari istituzionali in diverse società (Montedison e SIV, ora Pilkington) e associazioni, in particolare in Federchimica e in Confindustria. Nel 2004 è entrata nel Gruppo Autostrade.



#### **Lorenzo Lo Presti (50)**

Responsabile della Direzione Aree di Servizio di Autostrade per l'Italia da maggio 2001.

Laureato in ingegneria elettronica. Nell'82 entra in Agip Petroli, diventando responsabile della pianificazione strategica commerciale Italia e rete autostradale. Responsabile del business "non oil" per la gestione e lo sviluppo dell'intera rete nel '97. Entra nel Consiglio di AFI Hotel. Nel '98 è Presidente e AD di Big Bon Distribuzione SpA. Responsabile dello sviluppo Alleanze e Retailing rete Agip Petroli a fine '98. Da marzo 2000 ad aprile 2001 è Presidente e AD di Finfast, società di ristorazione e market nel canale petrolifero italiano.



#### **Antonio Marano (43)**

Direttore sviluppo estero del Gruppo Autostrade.

Laureato in giurisprudenza. Ha iniziato la sua carriera presso Creditanstalt a Vienna, dove ha ricoperto diversi incarichi tra cui, dal '91 al '98, quello di AD del gruppo. In Creditanstalt ha maturato una forte esperienza in questioni inerenti lo sviluppo dei Paesi dell'Europa centro-orientale. Dal '98 al 2003 ha rivestito la carica di Direttore generale e Country manager per l'Italia di Commerzbank AG e, da novembre 2003, fa parte del Gruppo Autostrade.



#### **Franco Rapino (60)**

Direttore sviluppo Italia di Autostrade per l'Italia da novembre 2003 e AD della Società Autostrada Tirrenica da maggio 2004.

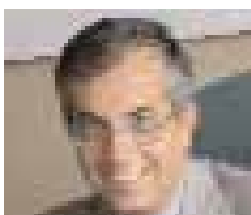
Laureato in ingegneria, ha iniziato nel '73 la sua carriera in Autostrade. Nell'89 viene nominato Direttore centrale Progettazione e Controlli Tecnici. Nel '96 è responsabile della Funzione Tecnica di Autostrade e AD e Direttore generale di SPEA Ingegneria Europea, carica che ricopre fino ad aprile 2002.



#### **Massimo Sonego (30)**

Responsabile dell'unità organizzativa Investor Relations, Financial and Industrial Support del Gruppo Autostrade.

Laureato in Economia aziendale presso l'Università Bocconi di Milano, Program in International Management presso la McGill University di Montreal. Ha maturato precedenti esperienze professionali in Morgan Stanley, Citigroup ed Edizione Holding, prima di entrare nel Gruppo Autostrade nel 2002.



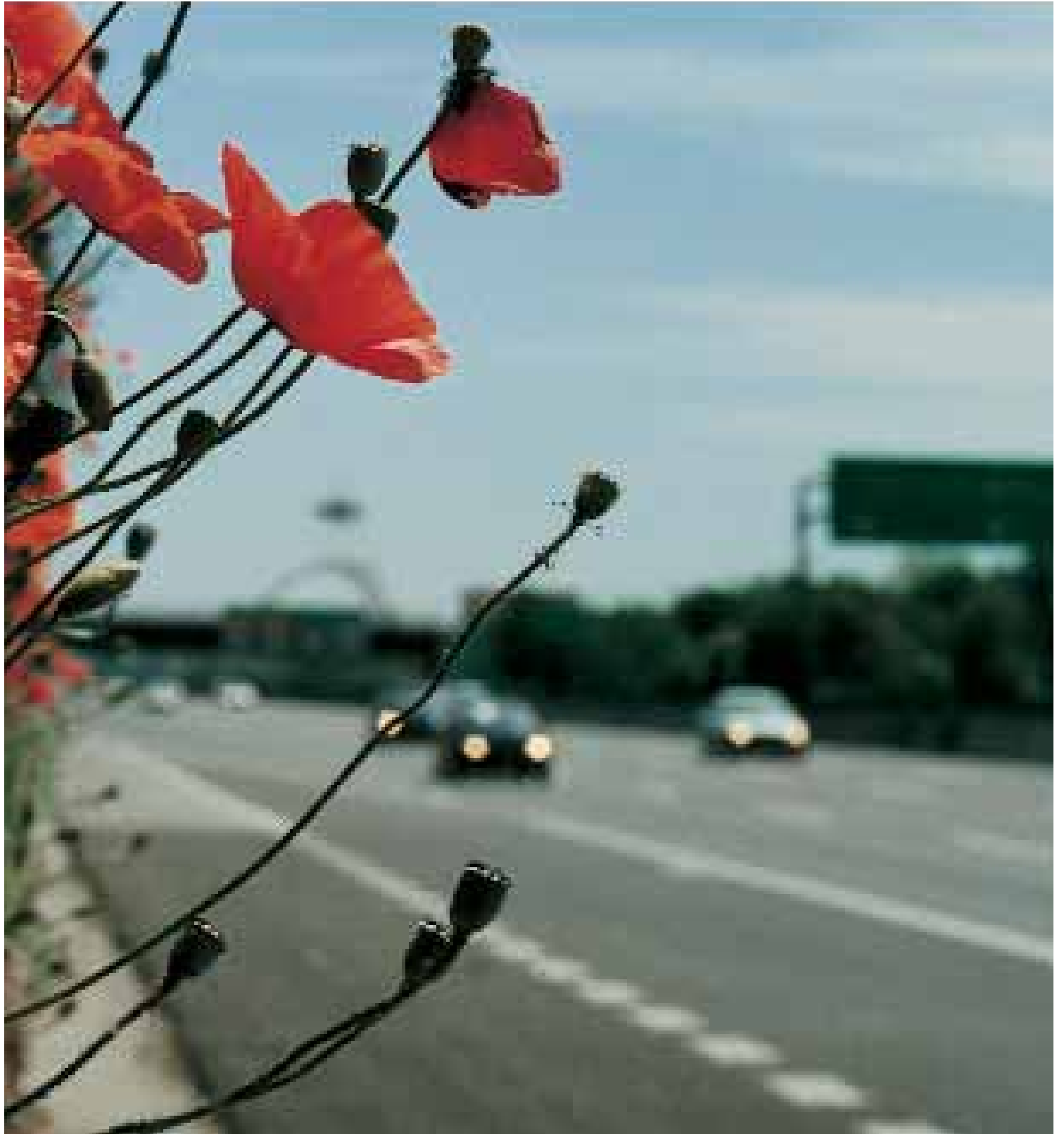
#### **Gennarino Tozzi (49)**

Direttore della Direzione Nuove Opere di Autostrade per l'Italia da luglio 2003.

Laureato in ingegneria. Dopo essere stato Direttore di cantiere e Direttore tecnico di diverse opere realizzate dalla Ferrocemento Costruzioni e Lavori Pubblici, nonché Consigliere di Amministrazione di diverse società consortili e di costruzioni, ha ricoperto l'incarico di Presidente e AD della società Gambogi Costruzioni, di Direttore generale della Società Italiana Condotte d'Acqua e di AD della società Todini.

# CORPORATE SOCIAL RESPONSIBILITY





## CORPORATE GOVERNANCE

Data la natura di public utility e l'importanza sociale del servizio autostradale, Autostrade ha rivestito e riveste tuttora un ruolo fondamentale per la crescita economica e sociale dell'Italia. Le ricadute socio-economiche generate e l'impatto ambientale delle opere determinano la necessità di mantenere una rete di relazioni di ottimo livello con i diversi soggetti con i quali Autostrade interagisce. \_\_\_\_ È pertanto necessario porre grande attenzione e dedicare adeguate risorse umane ed economiche per dialogare con ogni gruppo di interesse, recepire e analizzare le sue esigenze, trovare le soluzioni appropriate, valutarne la fattibilità e implementare le soluzioni, il tutto compatibilmente con gli obiettivi aziendali. \_\_\_\_ Per questi motivi Autostrade ha adottato un sistema di governance improntato alla responsabilità verso tutti gli stakeholder.

Nel 2003 la riorganizzazione del Gruppo è stata accompagnata da un rafforzamento del sistema di Corporate Governance. Numerose sono state le novità introdotte nell'esercizio, a cominciare dall'aggiornamento del *Codice di Autodisciplina*, già adottato da Autostrade SpA dal 2000.

A integrazione dello Statuto, che prevede che tre amministratori siano designati dalle minoranze, questo Codice disciplina alcuni punti importanti per la gestione aziendale, come il numero degli amministratori indipendenti e non esecutivi, le regole da seguire per le operazioni con parti correlate, l'attribuzione dei poteri e delle funzioni al Presidente e all'Amministratore delegato. Il Codice prevede anche la possibilità di costituire un Comitato Esecutivo.

A integrazione del Codice di Autodisciplina, Autostrade SpA ha adottato il *Codice di comportamento in materia di internal dealing*, in linea con il Regolamento emanato da Borsa Italiana SpA. In esso sono stati definiti gli obblighi informativi e di comportamento relativi alle operazioni finanziarie effettuate dalle società del Gruppo e dalle Persone Rilevanti.

In accordo con quanto previsto dal *D. Lgs. 231/01*, sono stati poi costituiti *quattro Comitati: per la remunerazione degli amministratori, per il controllo interno e la corporate governance, tecnico, e consultivo*. \_\_\_\_ Il *Comitato per la remunerazione degli amministratori* e per eventuali piani di stock option e assegnazione di azioni formula proposte al Consiglio in materia di remunerazione del Presidente, dell'Amministratore delegato e di coloro che ricoprono cariche particolari e, su proposta dell'Amministratore delegato, determina i criteri di remunerazione dell'alta dirigenza. I membri del Comitato sono tre, di cui uno espressione della minoranza e uno indipendente. Il Comitato ha anche approvato nel 2003 il documento contenente le Linee Guida delle Politiche Retributive per il 2003 di dirigenti e quadri.

Il *Comitato per il controllo interno e la corporate governance* presenta al Consiglio di Amministrazione una propria relazione sull'attività svolta due volte all'anno. Il Comitato ha i seguenti compiti:

- Assistere il Consiglio nell'espletamento dei compiti connessi al sistema di controllo interno;
- Valutare il piano di lavoro predisposto dal sistema di controllo interno e ricevere le relazioni periodiche;
- Valutare l'adeguatezza dei principi contabili utilizzati;
- Relazionare il Consiglio semestralmente sull'adeguatezza del sistema di controllo interno;
- Svolgere compiti attribuiti dal Consiglio di Amministrazione, in particolare in relazione ai rapporti con la società di revisione;
- Vigilare sull'aggiornamento delle regole di corporate governance e sull'osservanza del codice di condotta e di standard etici adottati da Autostrade SpA e/o dalle sue controllate.

A uno dei Consiglieri membro di questo Comitato è stata affidata la funzione di collegamento con l'Organismo di vigilanza istituito ai sensi del D. Lgs. 231/01. Il Comitato è attualmente costituito da tre membri, di cui due espressione della minoranza e uno indipendente. \_\_\_\_ Il *Comitato tecnico* ha competenza consultiva e propositiva per il Consiglio di Amministrazione in materia di sviluppo delle attività delle società partecipate e di tecnologie per la gestione di queste attività. È attualmente costituito da sette membri, di cui solo uno Consigliere di Amministrazione di Autostrade SpA. \_\_\_\_ Il *Comitato consultivo* ha il compito di fornire indicazioni di natura non vincolante al Consiglio di Amministrazione sull'attività della Società. È costituito da tre membri.

Le attività svolte dai neocostituiti comitati valorizzano e integrano il Sistema di Controllo Interno, ossia l'insieme dei processi diretti a monitorare l'efficienza delle operazioni aziendali, l'affidabilità dell'informazione finanziaria, il rispetto delle leggi e regolamenti, e la salvaguardia dei beni aziendali. In qualità di responsabile del Sistema di Controllo Interno, l'Amministratore delegato provvede a identificare i rischi e li sottopone all'esame del Consiglio di Amministrazione. Successivamente, ne attua le decisioni. L'auditing interno fa parte del Sistema di Controllo Interno.

La realizzazione delle disposizioni legislative del D. Lgs. 231/01 si è conclusa nel 2003 con l'adozione del *Modello Organizzativo, di Gestione e di Controllo* e la nomina dell'*Organismo di Vigilanza* composto da tre persone. Tutte le società del Gruppo hanno poi provveduto a nominare il proprio Organismo di Vigilanza che, come la Capogruppo, ha provveduto a emanare i Piani di Azione di verifica, monitoraggio e valutazione dell'adeguatezza dei Modelli alle esigenze del D. Lgs. 231.



## ORGANI SOCIALI

### CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE (2003-2005)

Presidente [*]	Gian Maria GROS-PIETRO
Amministratore delegato [**]	Vito GAMBERALE
Consiglieri	Gilberto BENETTON Amerigo BORRINI Sabino CASSESE Roberto CERA Alberto CLÒ [***] Sergio DE SIMOI Piero DI SALVO [***] Isidro FAINÉ CASAS Antonio FASSONE Guido FERRARINI [***] Guidalberto GUIDI [***] Gianni MION Giuseppe PIAGGIO

### COLLEGIO SINDACALE (2003-2005)

Presidente	Alessandro TROTTER
Sindaci effettivi	Franco GALLO Giovanni QUAGLIA Angelo MIGLIETTA Marco SPADACINI
Sindaci supplenti	Giandomenico GENTA Giovanni GIUNTA

### SOCIETÀ DI REVISIONE (2003-2005)

KPMG SpA

[\*] Poteri di rappresentanza legale, in particolare nei rapporti con Autorità ed Enti nazionali e internazionali; poteri di vigilanza su tutte le attività aziendali, di promozione dell'immagine della Società e del Gruppo.

[\*\*] Poteri gestori entro limiti di impegno in materia contrattuale.

[\*\*\*] Amministratore indipendente.

## COMITATI

## COMITATO TECNICO

Salvator ALEMANY MAS  
 Giovanni CASTELLUCCI  
 Antonio FASSONE  
 Franco RAPINO  
 José SOLANO  
 Gennarino TOZZI

## COMITATO CONSULTIVO

Gian Maria GROS-PIETRO  
 Gilberto BENETTON  
 Alberto CLÒ

COMITATO PER  
LA REMUNERAZIONE  
DEGLI AMMINISTRATORI

Amerigo BORRINI  
 Guidalberto GUIDI  
 Gianni MION

COMITATO PER  
IL CONTROLLO INTERNO  
E LA CORPORATE  
GOVERNANCE

Piero DI SALVO  
 Guido FERRARINI  
 Giuseppe PIAGGIO

ORGANISMO  
DI VIGILANZA  
(D. LGS. 231/01)

Presidente

Renato GRANATA

Membri

Pietro FRATTA  
 Enzo SPOLETINI

## RESPONSABILITÀ SOCIALE E CODICE ETICO

La connotazione sociale di Autostrade appare già dalla natura stessa del suo core business, incentrato sulla costruzione e gestione di infrastrutture al servizio della mobilità e dello sviluppo del Paese. Nel 1997, due anni prima della privatizzazione, è stato pubblicato il primo *Report socio-ambientale* della Società, mentre nel 1999 veniva introdotta la *Carta dei Servizi*. Quest'ultima è stata interamente rivista e aggiornata nel mese di luglio 2003 e fornisce i principi dell'erogazione di un servizio di pubblica utilità, la descrizione delle sue componenti e dei relativi fattori di qualità, nonché l'indicazione degli standard di qualità per i singoli servizi. \_\_\_\_ A seguito della privatizzazione, l'orientamento del Gruppo verso la responsabilità sociale e il dialogo con gli stakeholder si è ulteriormente rafforzato. \_\_\_\_ Il *Codice di Autodisciplina*, introdotto nel 2000 e aggiornato nel 2003, i *quattro Comitati interni*, il *Quality Report*, le politiche ambientali e sociali, la correttezza e trasparenza nella comunicazione finanziaria, sono tutti strumenti che permettono al Gruppo di rispondere alle esigenze e alle aspettative degli stakeholder. L'adozione del *Codice Etico*, l'approvazione della *Carta degli Impegni per l'ambiente* e l'*accordo con l'Intesa dei Consumatori* sono gli ultimi passi in questa direzione. \_\_\_\_ In vigore dal 1° gennaio 2003, il *Codice Etico* di Autostrade SpA prevede una serie di regole di comportamento verso gli stakeholder interni ed esterni, di trasparenza contabile, di tutela della sicurezza, dell'ambiente di lavoro e della privacy, nonché di prevenzione dell'insider trading. La sua implementazione ha portato alla nomina di un *Ethics Officer* di Gruppo. \_\_\_\_ L'accordo con l'associazione Intesa dei Consumatori, firmato il 29 gennaio 2004, è un importante passo in materia di sicurezza delle infrastrutture e di qualità dei servizi. Prevede la creazione di un gruppo di lavoro incaricato di individuare le criticità delle infrastrutture e dei servizi lungo la rete allo scopo di predisporre adeguati interventi.

Nel dicembre 2003, il Consiglio di Amministrazione ha approvato la *Carta degli Impegni per l'ambiente*, documento che esplicita le politiche e gli obiettivi che il Gruppo intende perseguire in tema di tutela dell'ambiente e di orientamento allo sviluppo sostenibile. La Carta comprende nove punti, e considera con particolare dettaglio le attività "tipiche" del Gruppo: progettazione, costruzione e gestione di infrastrutture autostradali. \_\_\_\_ Gli impegni assunti coprono tutti i principali aspetti della responsabilità ambientale: conformità alla normativa, ricerca e innovazione, monitoraggio degli impatti, miglioramento delle prestazioni, integrazione delle tematiche ambientali nei processi decisionali, sensibilizzazione all'interno delle imprese e collaborazione con l'esterno sui temi della sostenibilità, comunicazione e coinvolgimento degli stakeholder. \_\_\_\_ La "Carta" è stata formalmente inviata al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, al Ministero dell'Ambiente, all'Anas e alla Commissione Europea.

La verifica del rispetto degli impegni assunti con la Carta degli Impegni per l'ambiente e il suo aggiornamento nel tempo è demandato al *Comitato per la Responsabilità Ambientale e Sociale*, costituito dal Consiglio di Amministrazione e facente capo al Direttore generale. È composto da rappresentanti delle strutture aziendali più direttamente coinvolte (Direzione Rapporti Istituzionali, Direzione Nuove Opere, Gestione Operativa, Politiche Infrastrutturali e Studi di Settore, Manutenzione e Standard) ed è attualmente presieduto dal Direttore generale del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio. Si avvale anche di tre esperti esterni, il professor Lanfranco Senn (Università Bocconi di Milano), il professor Paolo Dell'Anno (Università dell'Aquila), e la professoressa Chiara Mio (Università Ca' Foscari di Venezia).

È ancora in fase di elaborazione la Carta dei Valori che consentirà al Gruppo di codificare l'insieme di principi coerenti con la propria mission e con la propria vocazione all'etica di impresa che sono alla base delle condizioni giornaliere del business.

Queste azioni e comportamenti hanno permesso ad Autostrade di entrare in diversi importanti indici etici o di sostenibilità: per il secondo anno successivo, Autostrade figura nel *Dow Jones Stoxx Sustainability Index*, mentre nel 2003 è entrato nell'Aspi Eurozone, nello Humanix ethical index 200 global e nell'Ethical index Euro. \_\_\_\_ Autostrade si è classificata prima tra le imprese del settore trasporti nel *Brendan Wood International Shareholder Confidence Index*, l'indice che misura, su scala mondiale, la fiducia degli investitori istituzionali nei confronti di oltre 500 aziende selezionate in base alla capitalizzazione di mercato.

## RESPONSABILITÀ AMBIENTALE

Considerato l'impatto che le opere e strutture delle società del Gruppo possono avere al livello ambientale, il Gruppo Autostrade è impegnato a ridurre gli impatti sull'ambiente in tutte le aree della propria attività. \_\_\_\_ Gli impatti prodotti dall'attività di progettazione e costruzione di arterie autostradali sono oggetto di valutazione preventiva, tramite la procedura di Valutazione di Impatto Ambientale. Questa procedura prevede la realizzazione di uno Studio di Impatto Ambientale che, unitamente al progetto definitivo dell'opera, viene sottoposto all'approvazione della omonima commissione del Ministero dell'Ambiente, la quale esprime il proprio parere di compatibilità ambientale. Lo Studio di Impatto Ambientale dev'essere integrato da un documento di sintesi non tecnica, destinato all'informazione del pubblico, in modo da consentire il massimo coinvolgimento dei soggetti interessati. \_\_\_\_ L'assoggettamento alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale riguarda sia le opere di nuova costruzione, sia l'ampliamento di quelle esistenti.

Riguardo le attività gestionali, i principali aspetti di attenzione sono il contenimento dei consumi, soprattutto energetici, la gestione del verde in autostrada e l'incremento delle tecniche di riciclaggio dei materiali che riducono in modo significativo la produzione dei rifiuti. \_\_\_\_ Le società del Gruppo svolgono regolarmente attività di ricerca & sviluppo al fine di ridurre l'inquinamento acustico e atmosferico generato dal traffico automobilistico, pur non avendo un controllo diretto su di esso.

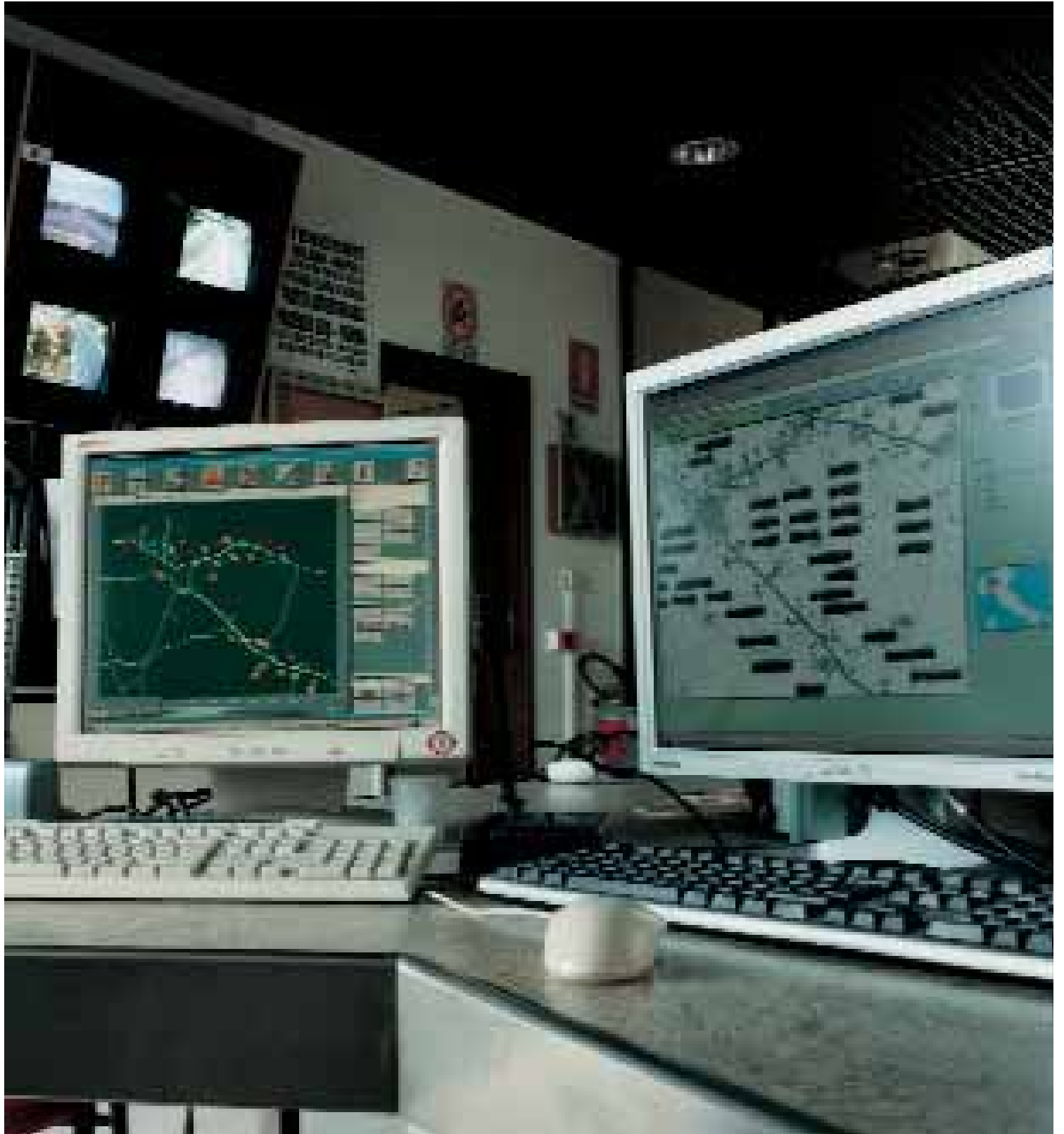
La strategia del Gruppo, oltre alla salvaguardia dell'ambiente, prevede la valorizzazione del territorio attraversato dalla rete autostradale. Per esempio, è in corso il monitoraggio del territorio con la creazione degli *Osservatori Ambientali e Socio-economici* in collaborazione con le Regioni Emilia-Romagna e Toscana per la realizzazione della Variante di Valico. È stato messo a disposizione del pubblico uno sportello informativo e un sito web dedicato. \_\_\_\_ È stato avviato un progetto, in collaborazione con il *WWF*, denominato *Panorami d'Italia* che prevede la realizzazione, nelle aree di parcheggio e di servizio lungo la rete, di un sistema di informazione sui principali siti con viste panoramiche di interesse culturale e paesaggistico. \_\_\_\_ Infine, è stata realizzata la mappatura di un terzo della rete di tutte le fasce entro i 250 metri dai bordi dell'autostrada in modo da rivedere le protezioni acustiche.

Autostrade mantiene anche un dialogo continuo con le comunità a livello nazionale e territoriale, partecipando a eventi e sponsorizzazioni, tra cui, nel 2003, il Convegno dei Ministri dei Trasporti Europei (Napoli-luglio), il contributo all'organizzazione del COP 9-Conferenza Mondiale sui cambiamenti climatici, la Conferenza del traffico e della circolazione (Riva del Garda-aprile), il primo Salone della Sicurezza Stradale (Verona-ottobre), la presenza a Progetto Città (Milano-febbraio), e al Motorshow di Bologna (dicembre).



# PRINCIPALI DATI ECONOMICO-FINANZIARI





GRUPPO AUTOSTRADE (Milioni di Euro)	1999	%	2000	%	2001	%	2002	%	2002 <sup>[1]</sup>	%	2003	%
Ricavi totali	1.968		2.073		2.225		2.359				2.570	
Margini operativo lordo (Ebitda)	1.037	52,7	1.179	56,9	1.322	59,4	1.472	62,4			1.597	62,1
Risultato operativo (Ebit)	641	32,6	839	40,5	927	41,7	1.067	45,2	801	34,0	886	34,4
Utile ante risultati straordinari e imposte	546	27,7	638	30,8	704	31,6	921	39,0	487	20,6	534	20,8
Risultato ante imposte	547	27,8	633	30,5	706	31,7	906	38,4	472	20,0	531	20,7
Risultato netto totale	300	15,2	339	16,3	389	17,5	504	21,4	172	7,3	226	8,8
Risultato netto di Gruppo	298	15,1	357	17,2	416	18,7	529	22,4	176	7,5	233	9,0
Cash flow [2]	699		778		920		997		896		984	
Investimenti materiali [3]	370		394		397		467				663	
Immobilizzazioni totali	5.247		5.449		5.492		5.829				11.570	
Capitale di esercizio	(409)		(314)		(334)		(182)				(311)	
Capitale investito, dedotte le passività di esercizio	4.838		5.135		5.158		5.647				11.259	
Capitale investito, dedotte le passività di esercizio e i fondi per rischi e oneri a medio/lungo termine	4.015		4.208		4.083		4.437				9.891	
finanziato da:												
Capitale proprio totale	2.418		2.622		2.845		3.081				1.573	
Indebitamento finanziario netto	1.597		1.587		1.238		1.356				8.319	
di cui a medio/lungo termine	1.359		1.218		1.073		1.263				8.704	
Flusso monetario da (per) attività di esercizio	731		676		1.051		745				953	
Flusso monetario da (per) attività di investimento	(432)		(546)		(646)		(654)				(7.854)	
Flusso monetario da (per) attività di finanziamento	(319)		(71)		10		254				7.588	
Distribuzione di utili	(141)		(189)		(208)		(272)				(177)	
Flusso monetario del periodo	(161)		(131)		204		73				510	

[1] Rettificato in modo da consentire il confronto tra 2002 e 2003.

[2] Utile + ammortamenti + accantonamenti +/- svalutazioni/rivalutazioni + quota imposte su operazioni di conferimento.

[3] Il 2003 esclude l'acquisizione della società Strada dei Parchi SpA (804 milioni di Euro).



PRINCIPALI PARTECIPAZIONI	PARTECIPAZIONE (in %)	RICAVI TOTALI <sup>[1]</sup>		INVESTIMENTI <sup>[1]</sup>		KM GESTITI	DIPENDENTI
		2002	2003	2002	2003		
Autostrade per l'Italia SpA [1]	100	2.124,6	2.243,5	249,6	322,6	2.854,6	6.382
Società Italiana pA per il Traforo del Monte Bianco	51	12,9	25,1	28,2	6,7	5,8	105
Strada dei Parchi SpA	60	-	84,9	-	814,6	281,4	553
Tangenziale di Napoli SpA	100	50,7	51,3	8,3	8,0	20,2	413
Autostrada Torino-Savona pA	99,98	45,5	52,4	36,5	23,7	130,9	207
Raccordo Autostradale Valle d'Aosta SpA	58	5	7,2	52,1	55,9	27,0	65
Autostrada Tirrenica SpA	93,24	21,4	21,7	5,4	9,6	36,6	74
Autostrade Meridionali SpA	58,98	59	64,9	24,7	29,6	51,6	348
Pavimental SpA	71,7	-	168,5	8,1	5,2	-	503
SPEA SpA	100	57	78,8	1,0	1,0	-	354
EsseDiEsse SpA [4]	100	-	11,8	-	-	-	1
Autostrade Participations SA	100	-	-	-	-	-	-
Midland Expressway Ltd [2]	25	-	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	-
Autostrade International US Holding Inc.	100	4,9	4,6	-	-	n.d.	66
Europpass GmbH [3]	100	-	1,4	40,4	186,4	-	213
Autostrade International SpA	100	-	-	-	-	-	-
Saba Italia SpA	40	0,6	1,2	0,9	2,1	-	-
Infoblu SpA	100	-	1,4	-	-	-	9
TowerCo SpA [4]	100	-	1,3	-	4,1	-	6

[\*] Milioni di Euro

[1] Il valore del 2003 include i ricavi del primo semestre di Autostrade Concessioni e Costruzioni Autostrade SpA, mentre il dato del 2002 è riferito ad Autostrade Concessioni e Costruzioni Autostrade SpA. Idem per gli investimenti.

[2] Attiva da ottobre 2003.

[3] Operativa dal 1° gennaio 2004.

[4] Operativa dal 1° luglio 2004.





**Autostrade SpA**  
Via A. Bergamini 50  
00159 Roma

Tel 06 4363.1  
Fax 06 4363 4089 / 06 4363 4090  
info@autostrade.it  
www.autostrade.it  
Numero viabilità: 06 4363.2121

Capitale Sociale 571.711.557,00 Euro  
Iscrizione al REA n. 1023691  
Codice fiscale, Partita IVA  
e iscrizione Registro Imprese di Roma n. 03731380261

**Rapporti istituzionali e comunicazione**

Tel 06 4363 4791  
Fax 06 4363 4715  
sabrina.ercoli@autostrade.it

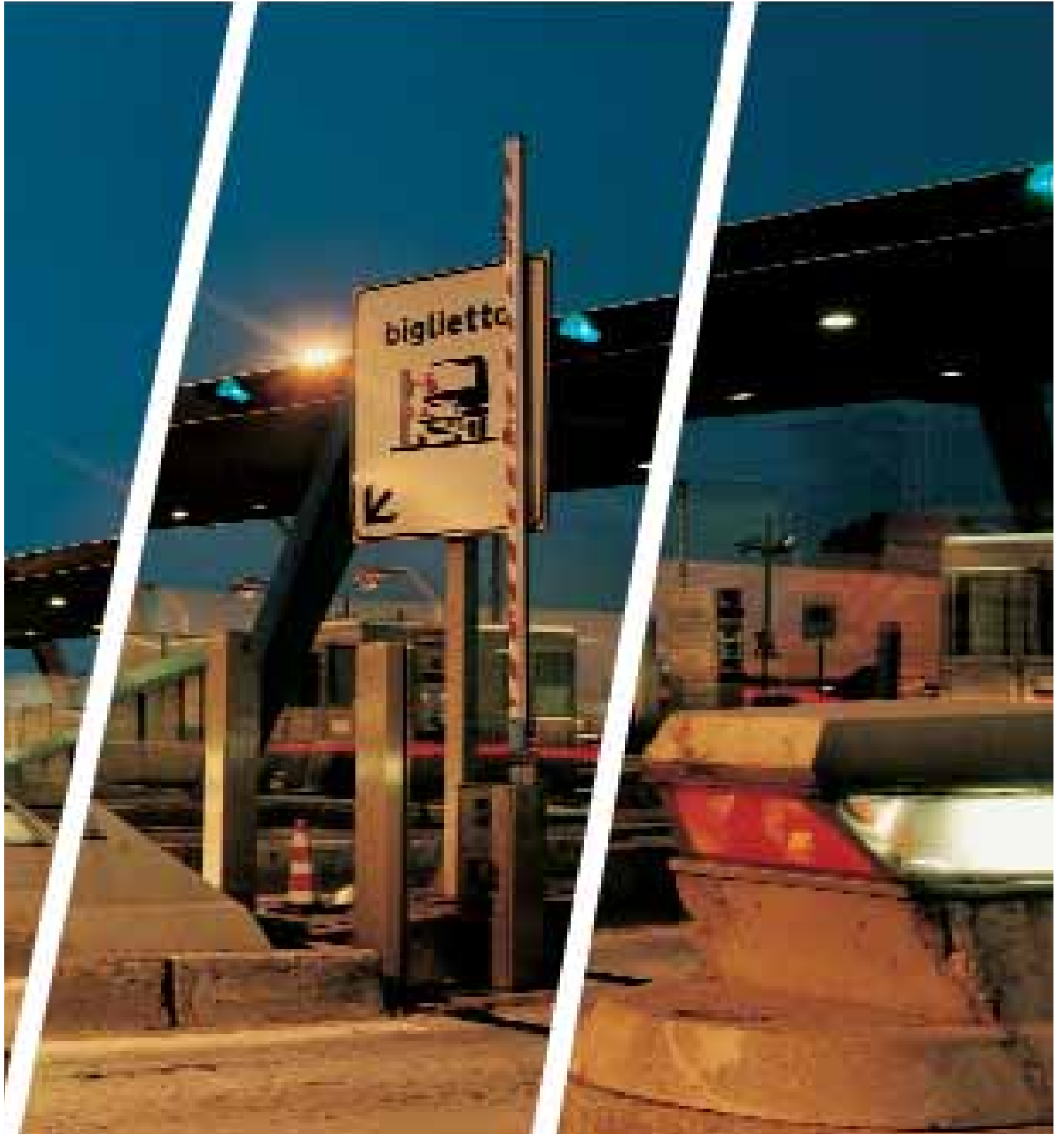
**Investor relations**

Tel 06 4363.2614  
Fax 06 4363.4677  
info.ir@autostrade.it  
www.autostrade.it/investor

**Responsabilità sociale e ambientale**

Tel 06 4363 4685  
Fax 06 4363 4736  
mdallasta@autostrade.it





**Realizzazione editoriale**

Autostrade SpA - Investor relations

**Consulenza e coordinamento**

Bonaparte 48 SpA (Milano)

**Progetto grafico**

Fabrica (Treviso)

**Fotografie**

Armin Linke

Elisa Scaramuzzino

Andrea Pavesi

Domenico Costantini

**Fotolito**

Alteluci (Treviso)

**Stampa**

Erre Di Esse Grafica SpA

Merate (LC)

Stampato in Italia  
su carta ecologica

**autostrade** // *spa*