

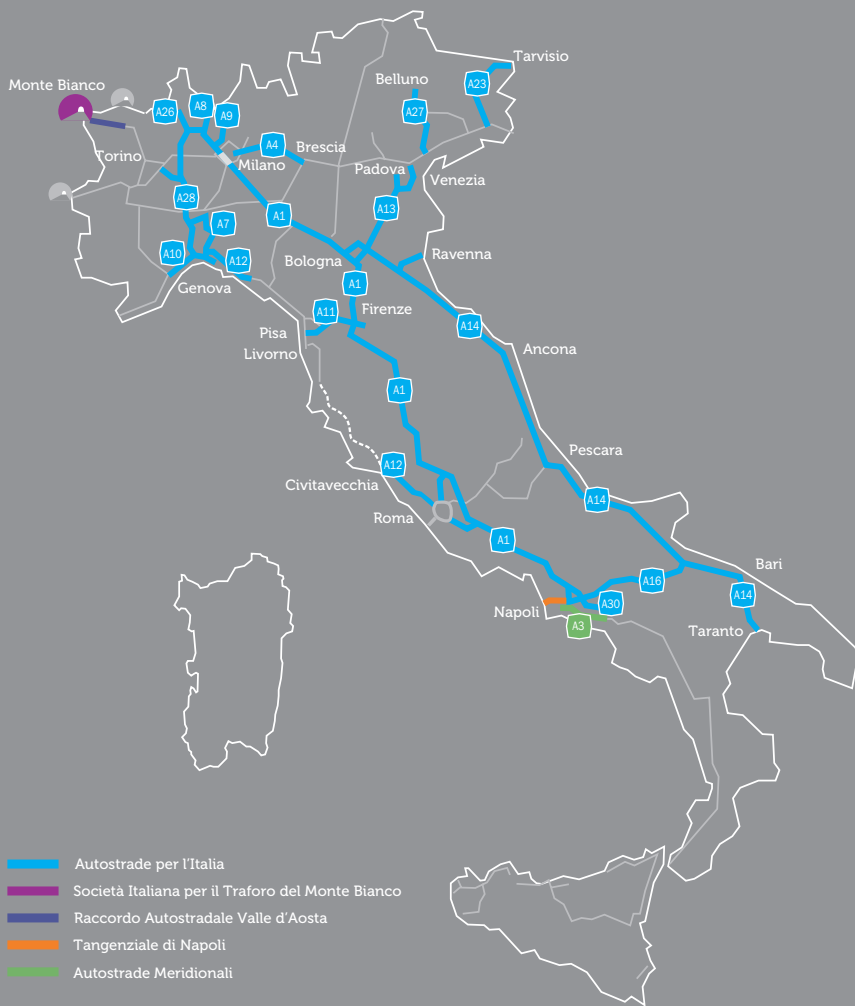
autostrade // per l'italia
La passione di muovere il Paese

Libro dei Fatti

Chi siamo. Passione, Impegni e Futuro



Autostrade per l'Italia



I NUMERI DI:

	Autostrade per l'Italia	Società controllate
Km di rete	2.854,6	110
Caselli	232	24
Aree di Servizio	216	11
Aree di parcheggio	120	5
Punto Blu	63	10
Dipendenti	5.807	2.972 ^[1]
Clienti al giorno (milioni)	4,2	0,5
Veicoli al giorno (milioni)	2,5	0,4

[1] Dato riferito alle società concessionarie e alle società operanti sul territorio italiano controllate da Autostrade per l'Italia.

Libro dei Fatti

Chi siamo. Passione, Impegni e Futuro

Indice

MESSAGGIO DELL'AMMINISTRATORE DELEGATO		
01 PRIVATIZZAZIONE	7	
1.1 Dall'IRI ad Autostrade per l'Italia	8	
02 DATI FINANZIARI DI GRUPPO	13	
2.1 Dati di bilancio in sintesi	14	
03 IL SISTEMA REGOLATORIO	19	
3.1 Il sistema delle concessioni italiane	20	
3.2 La Convenzione Unica di Autostrade per l'Italia: tariffe e investimenti	24	
04 INVESTIMENTI	31	
4.1 Piano Finanziario	32	
4.2 Iter approvativo dei lavori	38	
4.3 La progettazione: Spea	42	
4.4 Affidamento dei lavori e Pavimental	45	
4.5 Variante di Valico	47	
4.6 Barberino-Incisa	53	
4.7 Lainate-Como Grandate	56	
4.8 Rimini Nord-Porto S. Elpidio	58	
4.9 La Gronda di Genova	60	
4.10 Piano antirumore	66	
05 SICUREZZA	71	
5.1 Risultati sulla mortalità e l'incidentalità	72	
5.2 Pavimentazione e asfalto drenante	74	
5.3 Barriere di sicurezza	78	
5.4 Manutenzione di ponti, viadotti e gallerie	80	
5.5 Piano Sicurezza Gallerie	84	
5.6 Interventi, tecnologie e strumenti per la sicurezza	86	
5.7 Manutenzione della rete	90	
06 QUALITÀ DEL SERVIZIO	93	
6.1 Fluidità del traffico	94	
6.2 Caselli e sistemi di pagamento	96	
6.3 Operazioni invernali	98	
6.4 Informazioni sulla viabilità	100	

07	CRESCITA NEL MONDO	103	10	SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE	141
	7.1 Sviluppo internazionale	104		10.1 Strategia 20-20-20	142
	7.2 Francia: Ecomouv', il progetto Eco-taxe	106		10.2 Fonti rinnovabili	143
	7.3 Gli investimenti in Cile, Brasile, Polonia e India	108		10.3 Carbon footprint	145
				10.4 Carpooling	146
08	AREE DI SERVIZIO	113	11	RESPONSABILITÀ SOCIALE	149
	8.1 Aree di Servizio: investimenti, royalty, qualità del servizio	114		11.1 Risorse umane	150
	8.2 La pulizia nelle Aree di Servizio: Giove Clear	118		11.2 Autostrade per la Conoscenza	152
				11.3 Salute e sicurezza sul lavoro	154
09	TECNOLOGIA	121	12	COMUNICAZIONE & MARKETING	157
	9.1 Arredo tecnologico della rete	122		12.1 La nuova comunicazione corporate	158
	9.2 Telepass	128		12.2 Social media	164
	9.3 Il Tutor	132		12.3 Laboratorio Infrastrutture	166
	9.4 Autostrade Tech	136		12.4 Cantieri Aperti	168
	9.5 Infoblu	139		12.5 La Consulta per la Sicurezza e la Qualità del Servizio	171
				12.6 Customer satisfaction	173
				12.7 La pubblicità nelle Aree di Servizio: AD Moving	175



MESSAGGIO DELL'AMMINISTRATORE DELEGATO

Cari lettori,

con grande piacere introduco la prima edizione del Libro dei Fatti di Autostrade per l'Italia.

Nelle interazioni con i vari stakeholders ci troviamo a dover constatare quanto i confini e i contenuti delle nostre attività siano - troppo spesso - poco conosciuti e confusi.

È un peccato. Da una migliore conoscenza del nostro mondo potrebbero nascere idee e opportunità ulteriori per noi stessi, per le istituzioni e per chi viaggia in autostrada.

Da questo obiettivo nasce il Libro dei Fatti, che si pone come “mappa” di riferimento dei nostri obiettivi strategici, dei nostri investimenti, dei nostri servizi, delle nostre modalità operative nonché del contesto normativo e regolatorio nel quale ci troviamo ad agire.

Ci auguriamo che dalla lettura di questa pubblicazione possano nascere da parte vostra idee, sollecitazioni, proposte e - se del caso - critiche costruttive.

Grazie alle nostre capacità operative e alla nostra credibilità sui mercati finanziari internazionali, infatti, siamo oggi una risorsa per l'Italia e per il futuro degli italiani.

Ma vorremmo e potremmo esserlo ancora di più.

Buona lettura!

Giovanni Castellucci

Amministratore Delegato
Autostrade per l'Italia S.p.A.





01 PRIVATIZZAZIONE

1.1 Dall'IRI ad Autostrade per l'Italia



Dall'IRI ad Autostrade per l'Italia

1.1

LA STORIA

Fino agli anni '90 la Società Autostrade è controllata per l'87% dall'IRI.

Il restante 13% è rappresentato dal flottante di Borsa.

In quegli anni lo Stato decide di avviare un considerevole piano di privatizzazioni. L'obiettivo è cedere alcune partecipazioni azionarie per recuperare risorse per abbattere il debito pubblico, ridurre la presenza statale nell'economia, migliorare l'efficienza delle aziende coinvolgendo i privati e incoraggiare i piccoli risparmiatori a investire nell'azionario.

Autostrade rientra tra le aziende da privatizzare ma, prima, lo Stato decide di ridefinire il contratto di concessione per trasferire ai futuri investitori l'onere di realizzare la Variante di Valico, un'opera ferma da 15 anni. In sostanza affida in concessione l'obbligo di costruzione della Variante di Valico senza prevedere incrementi tariffari straordinari legati all'inflazione, prorogando la scadenza della concessione dal 2018 al 2038.

LA PRIVATIZZAZIONE DI AUTOSTRADE

Sotto la supervisione del Comitato Privatizzazioni il processo si svolge in due fasi: la gara per la concessione (giugno-ottobre 1999), l'Offerta Pubblica di Acquisto (dicembre 1999).

La gara ha l'obiettivo di attribuire il 30%

Alla fine degli anni '90 lo Stato decide di privatizzare la società Autostrade. A distanza di anni e con la nascita di quella che poi sarebbe diventata Autostrade per l'Italia, gli investimenti per il potenziamento della rete sono stati decuplicati. Lo Stato ha incassato quasi 7 miliardi di euro, mentre opere ferme da anni, come la Variante di Valico, si avviano alla conclusione. Oggi il volume degli investimenti è sei volte il valore iniziale della rete.

del capitale di Autostrade a un nucleo stabile di azionisti, disposto a pagare un premio di controllo predefinito sul prezzo di collocamento al pubblico della successiva Offerta Pubblica di Vendita. La gara viene vinta dalla cordata costituita dal Gruppo Benetton insieme ad Acesa (ora Abertis), Fondazione CRT, UniCredit e Assicurazioni Generali. Il prezzo corrisposto per l'acquisto del 30% del capitale di Autostrade è pari al prezzo di OPV maggiorato del premio del 5%.



autostirade

Con un'OPA il restante 56,6% di capitale è collocato in borsa a un prezzo di 6,75 euro per azione. Sono principalmente i piccoli risparmiatori ad acquistare, affiancati da una partecipazione marginale degli investitori istituzionali, in prevalenza italiani.

Complessivamente, a un prezzo medio di 6,85 euro per azione, la capitalizzazione del 100% della Società è pari a circa 8,1 miliardi di euro, ossia 4,5 volte il suo valore patrimoniale netto. La privatizzazione di Autostrade registra il premio più alto tra quelle compiute alla fine degli anni '90.

Agli azionisti lo Stato assegna il compito di migliorare l'efficienza dell'azienda e di finanziare i nuovi investimenti. Il cambio di passo è immediato. Autostrade recupera efficienza nella gestione, accede a nuove fonti di finanziamento per un sempre più consistente programma d'investimenti.

Fra il 2002 e il 2007, su indicazione del Governo, ANAS e Autostrade sottoscrivono due ulteriori piani per

potenziare le tratte della rete ad alta saturazione non considerate dalla Convenzione del 1997.

La remunerazione di questi nuovi interventi avviene mediante l'incremento tariffario specifico basato sull'effettivo stato di avanzamento lavori.

Con questi interventi, inclusi nel IV Atto Aggiuntivo alla Convenzione del 1997 e nella Convenzione Unica sottoscritta con ANAS nel 2007, Autostrade per l'Italia è impegnata in investimenti per oltre 21 miliardi di euro su quasi 900 km di rete in concessione in Italia attingendo solo a risorse private reperibili sul mercato.

L'OPA DEL 2003

La privatizzazione del "nocciolo duro" del 30% del capitale lascia flottante il 70% delle azioni, esponendo la Società a potenziali OPA, anche ostili, come successo ad altre società.

Il rischio si accentua nel 2002.

Le indiscrezioni su una possibile scalata ostile spingono gli azionisti di riferimento al lancio di un'OPA preventiva nel novembre 2002.



Nel 2003, al termine dell'OPA e del riassetto societario successivo, il nucleo stabile degli azionisti nel capitale di Autostrade sale dal 30% al 50,1%. L'operazione raggiunge due risultati: uno stabile controllo della Società da parte del nucleo degli azionisti che avevano vinto la gara di privatizzazione e una struttura finanziaria equilibrata tra debito e capitale. L'OPA garantisce quindi continuità del controllo e rafforzamento del nucleo stabile di azionisti, riallineando la struttura societaria e patrimoniale del Gruppo agli standard internazionali.

LA RIORGANIZZAZIONE DEL GRUPPO

Sempre nel 2003 la riorganizzazione dell'assetto proprietario è accompagnata da una riorganizzazione del Gruppo. Autostrade S.p.A. conferisce tutte le attività autostradali in concessione ad Autostrade per l'Italia S.p.A. (detenuta al 100%) per delineare meglio la sua missione di holding capogruppo con attività di sviluppo strategico e finanziario rispetto alla società operativa

(titolare del contratto di concessione). Nel 2007 Autostrade S.p.A. cambia denominazione sociale in Atlantia S.p.A. Attualmente, Edizione, tramite la controllata Sintonia, detiene il 46,4% di Atlantia.

EFFETTI DELLA PRIVATIZZAZIONE

La privatizzazione di Autostrade ha permesso di raggiungere risultati positivi per il Paese:

- lo Stato ha incassato quasi 7 miliardi di euro trasferendo agli investitori l'onere di avviare il piano di investimenti (Variante di Valico) bloccato da 15 anni;
- nel 2011, rispetto al triennio ante-privatizzazione, gli investimenti realizzati annualmente per il potenziamento della rete sono pressoché decuplicati;
- complessivamente, gli investimenti per il potenziamento della rete sono oggi sestuplicati rispetto a quelli iniziali, passando da 3,5 € Md a oltre 21 € Md.







02 DATI FINANZIARI DI GRUPPO

2.1 Dati di bilancio in sintesi



Dati di bilancio in sintesi

2.1

Autostrade per l'Italia è il braccio operativo del Gruppo per il settore autostradale e le attività legate a questo business. Il Gruppo fa capo ad Atlantia, holding quotata la cui missione è lo sviluppo strategico sia in termini di attività operative, sia per quanto riguarda la parte finanziaria.

Nel 2011, il Gruppo ha avuto un andamento positivo con una crescita dei ricavi del 6,8% a 3.976 milioni di euro (3.722 milioni di euro nel 2010).

Anche il margine operativo lordo (EBITDA) è cresciuto (+5,1%) toccando 2.385 milioni di euro. L'utile dell'esercizio di competenza del Gruppo (830 milioni di euro) è stato influenzato dalle plusvalenze (135 milioni di euro) derivanti dalle cessioni delle controllate Strada dei Parchi e di Società Autostrada Tirrenica.

Nel 2011 il cash flow operativo, pari a 1.692 milioni di euro, è stato destinato prevalentemente al finanziamento delle attività di investimento del Gruppo (1.619 milioni di euro), investimenti che sono cresciuti del 6,2% rispetto al 2010.

SOLIDITÀ FINANZIARIA

Al 30 settembre 2012, il Gruppo dispone di 5,3 miliardi di euro di riserve di liquidità destinate prevalentemente al servizio degli impegni di investimento e non ha scadenze finanziarie non coperte prima del 2015.

Un gruppo solido con 5,3 miliardi di euro di riserve liquide, in grado di investire, nel 2011, oltre 1,6 miliardi. Il rating di Atlantia è fra i migliori del settore.

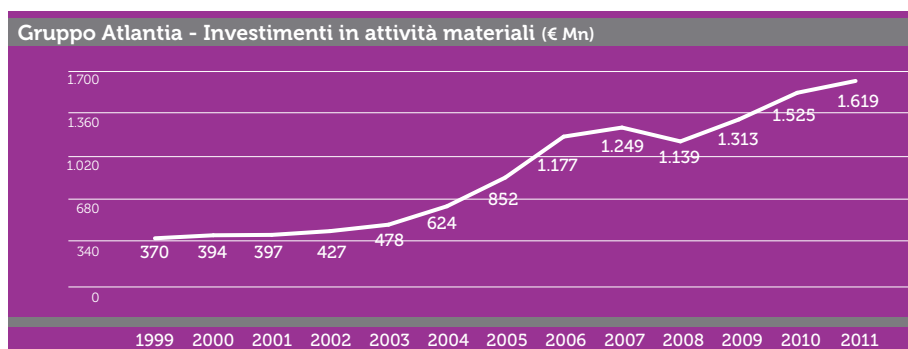
La principale fonte di finanziamento del Gruppo sono le emissioni di prestiti obbligazionari sui mercati internazionali. Nel 2012 Atlantia ha emesso due prestiti obbligazionari per 1,75 miliardi di euro collocati principalmente fra Germania, Francia e Regno Unito. A novembre 2012, Atlantia ha emesso il primo bond destinato al mercato retail.

L'operazione ha riscosso un grande successo e si è chiusa in meno di una settimana rispetto alle tre previste. Il valore nominale dell'offerta è passato da 750 milioni a 1 miliardo di euro e la domanda è stata tre volte superiore l'offerta iniziale, superando i 2,5 miliardi di euro. Gli investitori sono stati oltre 42mila e il tasso di rendimento annuo lordo effettivo a scadenza è pari al 3,703%.

Atlantia gode dei migliori rating di settore da parte delle principali agenzie di rating internazionali.

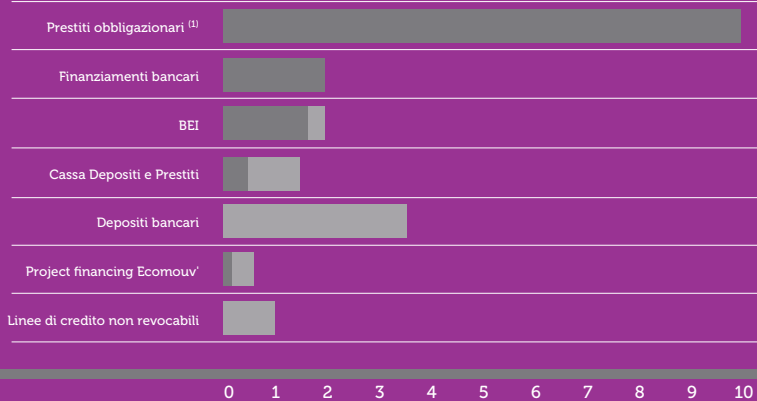
(Milioni di euro)	2011 ⁽¹⁾	2010 ⁽²⁾
Ricavi	3.976	3.722
Ricavi da pedaggio	3.341	3.094
Altri ricavi	635	628
Margine operativo lordo (EBITDA)	2.385	2.269
in % dei ricavi	60,0%	61,0%
Risultato operativo (EBIT)	1.776	1.753
in % dei ricavi	44,7%	47,1%
Risultato delle attività operative in funzionamento	714	699
in % dei ricavi	18,0%	18,8%
Utile dell'esercizio (inclusa la quota di terzi)	840	701
Utile dell'esercizio (quota del Gruppo)	830	683
Cash Flow Operativo ⁽³⁾	1.692	1.428
Investimenti	1.619	1.525
Patrimonio netto (di Gruppo e di terzi)	3.961	3.587
Indebitamento finanziario netto	8.970	9.657

- [1] I dati dell'esercizio 2011 beneficiano del contributo della società concessionaria autostradale brasiliana Triangulo do Sol Auto-Estradas, consolidata a partire dal 1° luglio 2011, a seguito dell'acquisizione nel terzo trimestre 2011 di ulteriori azioni della società [già detenuta in precedenza al 50%] pari complessivamente al 20% del capitale. Nel quarto trimestre 2011 è stato acquistato un ulteriore 10% del capitale sociale. Pertanto, a fine 2011, il Gruppo Atlantia detiene l'80% del capitale sociale della concessionaria brasiliana.
- [2] Tenuto conto che per l'esercizio 2011 il consolidamento dei dati economici di Società Autostrada Tirrenica e di Strada dei Parchi (entrambe fino alla data di deconsolidamento) è avvenuto in conformità all'IFRS 5 (ossia rilevando il relativo contributo al risultato del 2011 tra i "Proventi (oneri) netti di attività operative cessate") per il conto economico consolidato dell'esercizio 2010 si è provveduto a esporre il contributo delle due società in maniera coerente. Pertanto, i saldi economici dell'esercizio 2010, diversi dall'utile, risultano differenti rispetto a quelli pubblicati nella relazione finanziaria annuale consolidata al 31 dicembre 2010 per effetto delle riclassifiche operate.
- [3] Cash Flow Operativo: utile + ammortamenti +/- accantonamenti/risalci di fondi per accantonamenti + oneri finanziari da attualizzazione di fondi per accantonamenti +/- svalutazioni/ripristini di valore di attività +/- quota di perdita/utile di partecipazioni contabilizzate in base al metodo del patrimonio netto +/- minusvalenze/ plusvalenze da cessione attività +/- altri oneri/proventi non monetari +/- quota di imposte differite/anticipate nette rilevata a conto economico.



I dati 2002 e 2003 non includono gli investimenti per l'acquisizione della gestione delle autostrade A24/A25 e quelli della società Europass.

Indebitamento lordo e fonti di finanziamento disponibili (€ Md, al 30.09.2012)



■ Indebitamento lordo (15,1 € Md) ■ Disponibilità liquide (6,3 € Md)

(1) Include il prestito obbligazionario retail di novembre 2012.



Ripartizione geografica degli ultimi prestiti obbligazionari internazionali emessi nel 2012



23,4%	Germania
22,6%	Francia
19,1%	Regno Unito
7,2%	Benelux
9,8%	Italia
4,3%	Svizzera
13,8%	Altri

CREDIT RATING:

Moody's: Baa1/negative

S&P: BBB+/negative

Fitch: A-/stable





03 IL SISTEMA REGOLATORIO

- 3.1** Il sistema delle concessioni italiane
- 3.2** La Convenzione Unica:
tariffe e investimenti



Il sistema delle concessioni italiane **3.1**

IL CONTRATTO DI CONCESSIONE

Il contratto di concessione autostradale disciplina obblighi e diritti del concedente e del concessionario. Il concessionario, in particolare, ha l'obbligo, assumendosi i relativi rischi imprenditoriali, di costruire, gestire e mantenere l'infrastruttura secondo termini e condizioni stabiliti nel contratto, nonché di restituire al termine della concessione l'infrastruttura stessa in buono stato di manutenzione.

A fronte degli obblighi di cui sopra, il concessionario ha il diritto di riscuotere i pedaggi autostradali, da aggiornare annualmente sulla base della formula prevista contrattualmente.

I pedaggi rappresentano la remunerazione del capitale investito e la fonte per la copertura degli ingenti costi di investimento, degli oneri di manutenzione e di esercizio dell'infrastruttura. Un considerevole lasso di tempo (30-40 anni) intercorre tra l'esborso per l'investimento (costruzione della rete o acquisto della concessione) e il relativo recupero nell'arco della durata della Concessione, attraverso l'incasso dei pedaggi (al netto delle spese di gestione, degli investimenti futuri, degli oneri finanziari e delle imposte). Per garantire un ritorno economico,

Il modello concessorio prevede l'attribuzione da parte dello Stato a soggetti privati o pubblici del compito di costruire e gestire le infrastrutture autostradali. Il ruolo di concedente è svolto dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

quindi, occorre garantire regole tariffarie certe e chiare per tutta la durata della concessione.

LA RETE AUTOSTRADALE ITALIANA

Al 31 dicembre 2011, la rete autostradale italiana ha un'estensione di 6.668 km. Di questi, 904,6 km (13,6% del totale) sono gestiti direttamente dall'ANAS e non sono soggetti a pedaggio. Gli altri 5.764 km sono affidati a 24 società concessionarie.

La rete comprende anche tre trafori internazionali a pedaggio (Monte Bianco, S. Bernardo e Fréjus), con un'estensione di competenza italiana di 25,4 km.



LA RETE DEL GRUPPO AUTOSTRADE PER L'ITALIA

Autostrade per l'Italia gestisce direttamente 2.854,6 km che diventano 2.964,6 km se si aggiunge la rete delle controllate: Autostrade Meridionali, Tangenziale di Napoli, Raccordo Autostradale Valle d'Aosta, Società Italiana per azioni per il Traforo del Monte Bianco.

LA MODIFICA DEL QUADRO LEGISLATIVO E REGOLATORIO

Il settore delle concessioni autostradali è disciplinato da un insieme di leggi, decreti e delibere del CIPE (Comitato interministeriale per la programmazione economica).

Tra le principali normative, si segnalano:

- la Legge 21 maggio 1955, n. 463 che ha introdotto la disciplina generale sulle concessioni autostradali, con la previsione del rilascio da parte del concedente di concessioni a lungo termine per la costruzione e gestione di tratte autostradali;
- l'art. 11 della Legge 23 febbraio 1992, n. 498 e s.m. che, tra l'altro, ha attribuito al Comitato interministeriale per la programmazione economica (CIPE) l'autorità di emanare direttive in materia di revisione delle concessioni autostradali e in materia di tariffe di pedaggio;
- la Legge 24 dicembre 1993, n. 537, che ha costituito la base per la privatizzazione della società Autostrade eliminando alcuni vincoli presenti, ha introdotto l'obbligo dei concessionari di pagare un canone annuo calcolato sui proventi netti da pedaggio. La misura del canone annuo, così come determinato dalla successiva Legge n. 296/2006, è attualmente pari al 2,4%;
- il Decreto legislativo 26 febbraio 1994, n. 143 che ha stabilito compiti e poteri spettanti al concedente;
- la Delibera CIPE del 20 dicembre 1996 che ha introdotto il piano finanziario quale strumento per la verifica del servizio e ha aggiornato le modalità di adeguamento annuale delle tariffe;
- il Decreto Legge n. 262/2006 che ha posto a carico dei concessionari alcuni obblighi non previsti in precedenza;
- la Delibera CIPE n. 39/2007 che ha dettato una nuova disciplina di regolazione economica del settore autostradale;
- la Legge n. 101/2008 che ha approvato gli schemi di convenzione unica, già sottoscritti, dei concessionari autostradali;
- il Decreto Legge n. 98/2011 in base al quale sono state trasferite al Ministero delle Infrastrutture e dei

Trasporti le funzioni di Concedente prima svolte dall'ANAS S.p.A.

L'OBBLIGO DELLA CONVENZIONE UNICA

Il Decreto n. 262/2006 ha introdotto l'obbligo, per tutte le concessionarie autostradali, di stipulare una nuova convenzione unica in occasione dell'aggiornamento del piano finanziario o di revisione dello stesso. Inoltre ha fissato nuovi principi cui devono adeguarsi le clausole convenzionali e ha introdotto nuovi criteri per la determinazione e l'aggiornamento delle tariffe. Ha poi posto l'obbligo per i concessionari del mantenimento, per tutta la durata della concessione, di adeguati requisiti di solidità patrimoniale attribuendo, altresì, al concedente specifici poteri in materia di controlli e di emanazione di direttive, nonché in materia di applicazione di penali e sanzioni in caso di inadempimento degli obblighi convenzionali. La Direttiva 39/2007 - anche in considerazione del contenzioso in sede comunitaria conseguente all'introduzione della nuova disciplina stabilita dal Decreto Legge n. 262/2006 che aveva modificato le regole presenti nei contratti vigenti - ha fissato una diversa disciplina di regolazione economica del settore autostradale. Tale disciplina si applica esclusivamente per le nuove concessioni e per quelle in essere laddove il concessionario chieda il riequilibrio del piano economico finanziario e, indipendentemente dalla richiesta di riequilibrio, limitatamente ai nuovi investimenti concessi dopo il 3 ottobre 2006. Il Decreto Legge n. 59/2008, convertito con Legge n. 101/2008, ha approvato ex lege tutti gli schemi di convenzione sottoscritti con il concedente, tra cui anche quello di Autostrade per l'Italia. A seguito di tale decreto la Commissione



Europa ha disposto nell'ottobre 2010 l'archiviazione della procedura di infrazione.

IL CONCEDENTE: DALL'ANAS AL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

Le funzioni di concedente sono state trasferite dall'ANAS S.p.A. al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in seguito al D.L. n. 216/2011 - come modificato dalla Legge di conversione n. 14/2012 e dal D.L. n. 95/2012 - a far data dal 1° ottobre 2012. Infatti, il D.L. n. 98/2011, convertito, con modificazioni, dalla Legge n. 111/2011, prevedeva l'istituzione, presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, dell'Agenzia per le infrastrutture stradali e autostradali, la cui attività doveva essere soggetta al potere di indirizzo, vigilanza e controllo da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei

Trasporti. L'Agenzia sarebbe dovuta subentrare all'ANAS nelle funzioni di amministrazione concedente per le concessioni autostradali in essere, esercitando ogni competenza già attribuita a quest'ultima.

Non essendo stati adottati lo statuto e il regolamento di organizzazione e funzionamento dell'Agenzia entro il 30 settembre 2012, la stessa è stata ex lege soppressa e le attività e i compiti a essa già attribuiti sono stati trasferiti, a far data dal 1° ottobre 2012, al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

L'AUTORITÀ DI REGOLAZIONE DEI TRASPORTI

Il Decreto Legge n. 201/2011 ha istituito un'Autorità indipendente, denominata Autorità di Regolazione dei Trasporti competente nel settore dei trasporti e dell'accesso alle relative infrastrutture, comprese quelle autostradali. L'Autorità, a oggi, non è stata ancora costituita.



La Convenzione Unica di Autostrade per l'Italia: tariffe e investimenti **3.2**

CONTENUTI DELLA CONVENZIONE UNICA

È stata firmata il 12 ottobre 2007 ed è divenuta efficace dall'8 giugno 2008, a seguito dell'approvazione per Legge n. 101/2008. La Convenzione - che ha durata sino al 31 dicembre 2038 - prevede, tra l'altro, l'obbligo di Autostrade per l'Italia:

- di gestione tecnica delle infrastrutture e mantenimento della funzionalità delle stesse attraverso la manutenzione e la loro riparazione tempestiva;
- di realizzare gli interventi previsti in convenzione;
- di trasmettere al concedente, per la relativa approvazione, i progetti (e le eventuali perizie di variante) relativi agli interventi di potenziamento da realizzare, nonché quelli relativi ai lavori di manutenzione straordinaria;
- di comunicare al concedente, entro il 30 novembre di ciascun anno, il programma delle manutenzioni ordinarie che intende realizzare l'anno successivo;
- di organizzare e mantenere un servizio di soccorso stradale;
- di trasferire a titolo gratuito al Concedente le autostrade e le relative pertinenze in buono stato alla scadenza della concessione.

Dal 2008 disciplina i rapporti tra il Concedente e Autostrade per l'Italia, individuando diritti e obblighi delle parti, definendo la misura del canone di concessione e di sub concessione, fissando la formula di adeguamento delle tariffe e stabilendo adeguate garanzie patrimoniali.

La Convenzione Unica individua, in un apposito allegato, le attività relative all'esercizio autostradale e gli standard di servizio che la concessionaria è tenuta a rispettare. Ad Autostrade per l'Italia è data facoltà di affidare con procedure competitive trasparenti e non discriminatorie i servizi di ristoro, distribuzione carburanti, bar e market nelle Aree di Servizio e di esercitare attività pubblicitaria, nel rispetto della normativa vigente.

IL CANONE ANNUO DI CONCESSIONE

Autostrade per l'Italia paga un canone annuo di concessione pari al 2,4% dei proventi netti da pedaggio, cioè al netto di IVA.

È peraltro previsto in Convenzione Unica un meccanismo di trasferimento ("pass-through") che riconosce ad Autostrade per l'Italia uno specifico incremento tariffario se dovesse aumentare il canone di concessione o essere introdotte forme analoghe di tassazione a carico del concessionario. Attualmente, in base alla normativa nel frattempo intervenuta [D.L. n. 78/2009 e D.L. n. 78/2010], Autostrade per l'Italia - così come tutte le altre concessionarie autostradali - corrisponde un'integrazione del canone di concessione pari a 6 millesimi di euro a chilometro per le classi A e B, e a 18 millesimi di euro per le classi 3, 4 e 5. Questo importo rientra nel pedaggio finale corrisposto dall'utente. Autostrade per l'Italia è altresì tenuta a corrispondere un canone annuo di subconcessione pari al 5% dei ricavi conseguiti dalle sub concessioni sul sedime autostradale e dalle altre attività collaterali svolte; la misura del canone di sub concessione è elevata al 20% per le sub concessioni sulle Aree di Servizio di nuova realizzazione e per nuovi servizi non presenti sulla rete.

LE TARIFFE DI PEDAGGIO

La politica tariffaria di Autostrade per l'Italia è orientata alla massima trasparenza nei confronti del cliente. Il pedaggio è l'importo che il cliente paga per l'utilizzo dell'autostrada ed è commisurato alla lunghezza del

percorso compiuto^[1]. Le disposizioni vigenti escludono qualsiasi autonomia o discrezionalità da parte dell'azienda. La tariffa è applicata indistintamente e senza alcuna discrezionalità su tutte le tratte della rete.

COME SI CALCOLANO LE TARIFFE

Le tariffe chilometriche unitarie sono differenziate per tipologia di veicolo e per categoria di strada. L'attuale sistema di classificazione dei veicoli è basato sul numero di assi e sull'altezza del veicolo misurata all'asse anteriore ed è articolato su cinque classi. Il calcolo del pedaggio è effettuato moltiplicando la tariffa unitaria per la lunghezza in chilometri del percorso compiuto, applicando l'aliquota IVA e arrotondando il risultato (per eccesso o per difetto) ai 10 centesimi di euro. Nella tariffa unitaria sono incluse le quote di competenza ANAS, pari a 6 millesimi di euro/km per le classi A e B (veicoli a 2 assi) e 18 millesimi di euro/km per le classi 3, 4 e 5 (veicoli a 3, 4, 5 e più assi).

IL PEDAGGIO IN EUROPA

Le tariffe di pedaggio dei paesi europei sono generalmente più elevate di quelle mediamente applicate sulle autostrade italiane.

L'Italia ha 5.724 km di autostrade a pedaggio, la Francia 8.628 km, la Spagna 3.362 km e il Portogallo 1.695 km. In Austria, su 2.137 km di rete, il pedaggio è applicato solo ai veicoli pesanti, mentre i leggeri pagano la "vignette". Anche la Germania dal 2005 applica il pedaggio ai soli veicoli pesanti su tutte le autostrade, circa 12.500 km.

[1] Oltre ai km tra casello e casello vanno conteggiati, nel calcolo della tariffa, i km degli svincoli, delle bretelle di adduzione e dei tratti autostradali liberi prima e dopo il casello costruiti e gestiti dalla concessionaria.

AGGIORNAMENTO ANNUALE DELLE TARIFFE

Negli ultimi anni il trend delle tariffe, al netto dell'integrazione del canone di concessione, è risultato sostanzialmente allineato a quello dell'indice generale dei prezzi al consumo, come evidenziato nel grafico "Adeguaamenti tariffari e inflazione". La formula per l'adeguamento tariffario annuale prevista nella Convenzione Unica di Autostrade per l'Italia è la seguente:

$\Delta T = 70\% \Delta P + X \text{ Investimenti} + K$, dove:

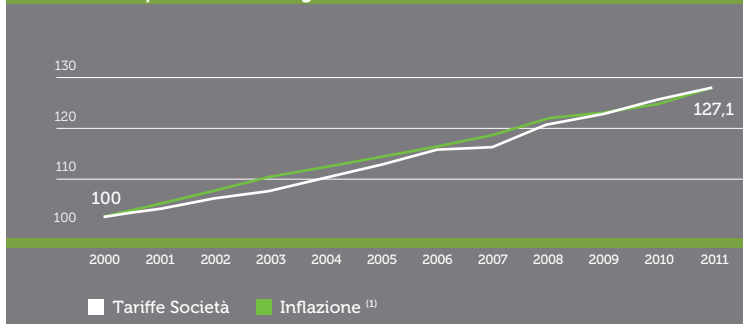
- P rappresenta l'inflazione reale registrata nei 12 mesi precedenti (1° luglio-30 giugno);
- 70% è la percentuale fissata convenzionalmente per tutta la durata della Convenzione dell'inflazione di cui sopra;
- X investimenti è il fattore di remunerazione delle opere già oggetto del IV Atto Aggiuntivo, calcolata sulla base di un determinato tasso di ritorno;
- K è il fattore di remunerazione di nuove opere la cui remunerazione è calcolata, in conformità alla Direttiva CIPE n. 39/2007, sulla base di un determinato tasso di ritorno.

Gli specifici incrementi tariffari relativi alla X investimenti e al K sono riconosciuti annualmente in funzione dell'effettivo avanzamento dei lavori al 30 settembre di ogni anno. Il fattore qualità, presente nella Convenzione del 1997 quale componente della formula di adeguamento tariffario, non è più presente nell'attuale formula. Il raggiungimento di un obiettivo di qualità è comunque garantito dalla previsione di una penale specifica prevista in convenzione da applicarsi laddove i parametri qualitativi medi di ciascun quinquennio dovessero risultare inferiori





Autostrade per l'Italia: Adeguamenti tariffari e inflazione



(1) Indice ISTAT dei prezzi al consumo per l'intera collettività nazionale (NIC), inclusi tabacchi.

a quelli medi rilevati nel quinquennio 2002-2006.

Il parametro della qualità viene calcolato sulla base dell'indicatore di sicurezza (determinato in funzione del tasso di incidentalità) e dell'indicatore delle pavimentazioni.

Ai fini dell'adeguamento annuale delle tariffe da applicare dal 1° gennaio dell'anno successivo, Autostrade per l'Italia, in base alla Convenzione Unica, deve presentare entro il 30 settembre di ciascun anno i dati relativi all'inflazione reale registrata.

Entro il successivo 31 ottobre fornisce l'indicazione dei valori relativi alle altre componenti della formula di adeguamento delle tariffe X investimenti e K, nonché la richiesta della variazione complessiva.

Sempre in base alla Convenzione unica, il Concedente verifica la correttezza dei calcoli e l'assenza di inadempimenti contestati al concessionario, e approva o rigetta la proposta stessa con decreto adottato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministero dell'Economia e delle Finanze. In caso di mancata emissione del decreto entro il 31 dicembre, la convenzione prevede il silenzio assenso sulla proposta presentata dal concessionario.

INVESTIMENTI

Autostrade per l'Italia è impegnata in investimenti per oltre 21 miliardi di euro. La cifra si ottiene sommando i nuovi impegni di investimento previsti dalla Convenzione Unica agli importi già contrattualizzati negli atti concessori precedenti (Convenzione del 1997 e Atto Aggiuntivo del 2002).

La Convenzione prevede inoltre l'impegno di Autostrade per l'Italia di sviluppare la progettazione preliminare per il potenziamento di alcune tratte autostradali in concessione su circa 330 km di rete, per un importo stimato di circa 5 miliardi di euro. È facoltà del Concedente, una volta approvati i progetti preliminari, di chiedere ad Autostrade per l'Italia di sviluppare la progettazione definitiva e lo studio di impatto ambientale. Al termine degli iter autorizzativi, il Concedente potrà chiedere l'inserimento delle singole opere tra gli impegni di investimento sulla base di uno specifico piano per la copertura economico finanziaria da assicurare mediante incrementi tariffari specifici di tariffa applicati in base allo stato di avanzamento dei lavori, secondo i criteri definiti dalla nuova Direttiva CIPE n. 39/2007.

GARANZIE DI SOLIDITÀ PATRIMONIALE

La Convenzione Unica di Autostrade per l'Italia prevede una serie di garanzie a tutela della solidità patrimoniale del concessionario e quindi della capacità finanziaria per poter completare l'ingente piano di investimenti previsto in Convenzione. In particolare, Autostrade per l'Italia si impegna a:

- prestare idonee garanzie patrimoniali, in caso di ritardo nell'esecuzione degli investimenti non specificatamente remunerati in tariffa;
- disporre di linee di finanziamento dedicate alla realizzazione degli investimenti, di importo complessivo almeno pari allo scostamento negativo, dovuto ai ritardi, tra il consuntivo degli investimenti e le previsioni di crono programma;
- rispettare, per tutta la durata della concessione, il vincolo di solidità patrimoniale: flusso di cassa della gestione/servizio del debito $> 1,2$ (pena la decadenza della concessione);
- sottoporre al Concedente per autorizzazione preventiva alcune

operazioni straordinarie del concessionario, quali fusioni, scissioni o il trasferimento della sede sociale o il cambiamento dell'oggetto sociale nonché la vendita delle partecipazioni di controllo nelle società concessionarie Autostrade Meridionali, Tangenziali di Napoli, Traforo del Monte Bianco.

SISTEMA DI PENALI E SANZIONI

La Convenzione Unica prevede, infine, che, nel caso di mancato rispetto di una serie di adempimenti previsti dalla Convenzione o a fronte del mancato rispetto dei livelli di servizio entro gli standard oggettivi di qualità del servizio, o in caso di ritardo nella progettazione ed esecuzione delle opere previste, per fatto imputabile al concessionario, è prevista l'applicazione di una serie di penali e sanzioni il cui importo è determinato in Convenzione.

In presenza di un grave e perdurante inadempimento da parte di Autostrade per l'Italia ai determinati obblighi convenzionali è previsto l'avvio del procedimento di decadenza dal rapporto concessorio.





04 INVESTIMENTI

- 4.1** Piano Finanziario
- 4.2** Iter approvativo dei lavori
- 4.3** La progettazione: Spea
- 4.4** Affidamento dei lavori e Pavimental
- 4.5** Variante di Valico
- 4.6** Barberino-Incisa
- 4.7** Lainate-Como Grandate
- 4.8** Rimini Nord-Porto S. Elpidio
- 4.9** La Gronda di Genova
- 4.10** Piano antirumore



Piano Finanziario

4.1

Con la Convenzione Unica, Autostrade per l'Italia:

- assume espressamente a proprio carico e per intero i sovracosti incorsi nella realizzazione degli investimenti in Grandi Opere previsti nel Piano Finanziario allegato alla Convenzione del 1997 (il cui costo a finire è oggi stimato in circa 6,5 miliardi di euro, rispetto ai 3,5 miliardi ipotizzati nel 1997);
- si assume anche il rischio di tutti i sovracosti necessari per il completamento degli investimenti previsti nella IV Convenzione Aggiuntiva del 2002 a partire dall'approvazione del progetto definitivo;
- destina un importo di circa 2 miliardi di euro, nell'ambito degli impegni di investimento già assunti con la Convenzione del 1997, a nuovi specifici interventi di potenziamento della rete senza maggiorazioni di tariffa, assumendosi inoltre l'impegno a completare il Piano Nazionale per il Risanamento Acustico per un importo di circa 700 milioni di euro in aggiunta a quanto già previsto dalla Convenzione del 1997;
- si impegna a sviluppare la progettazione preliminare per il potenziamento di alcune tratte autostradali in concessione su circa 330 km di rete, per un importo stimato di circa 5 miliardi di euro, che

Autostrade per l'Italia e le società controllate stanno portando avanti un piano complessivo di investimenti di oltre 21 miliardi di euro, per ampliare circa 900 km di rete con nuove terze e quarte corsie.

in caso di approvazione del progetto definitivo saranno oggetto di remunerazione mediante incrementi specifici di tariffa applicati in base allo stato di avanzamento dei lavori, secondo i criteri definiti dalla nuova Direttiva CIPE n. 39/2007.

INTERVENTI DI AUTOSTRADE PER L'ITALIA E DELLE CONCESSIONARIE CONTROLLATE

	€ Md ⁽¹⁾	Km
AUTOSTRADE PER L'ITALIA		
Piano Finanziario 1997	6,5	237
IV Atto Aggiuntivo 2002	7,4	266
Convenzione Unica 2007	5,0	326
Ulteriori interventi	2,0	
Totale	20,9	829
SOCIETÀ CONTROLLATE		
Costruzione RAV	0,4	12
Ampliamento alla 3a corsia SAM	0,6	20
Totale	1,0	32
Totale di Gruppo	21,9	861

[1] Stima dei costi aggiornata a settembre 2012.



Complessivamente dunque sommando i nuovi impegni di investimento previsti dalla Convenzione Unica agli importi già contrattualizzati negli atti concessori precedenti (Convenzione del 1997 e Atto Aggiuntivo del 2002), Autostrade per l'Italia è impegnata in investimenti per oltre 21 miliardi di euro.

GLI INVESTIMENTI DEL PIANO DEL 1997

La Variante di Valico rappresenta l'intervento principale del Piano di investimenti del 1997, un intervento con tempi realizzativi dell'opera diventati così dilatati a causa delle infinite lungaggini del percorso approvativo.

A metà del 2001, infatti dopo quasi quattro anni dalla firma della Convenzione di Autostrade e dopo oltre uno dalla privatizzazione, l'iter autorizzativo della Variante di Valico è ancora fermo perché un decreto del Ministero dell'Ambiente (DEC/VIA/6068) prescrive il riavvio della Valutazione di Impatto Ambientale di tutta l'opera.

Al fine di non rinviare ancora l'approvazione del progetto, Autostrade per l'Italia ricorre al TAR, nel luglio 2001, vincendo il ricorso.

Il Consiglio dei Ministri, con Delibera del 9 agosto 2001, approva così il progetto (tratta La Quercia-Barberino) dando l'avvio alla fase finale della Conferenza

dei Servizi per tutta la Variante di Valico. I lavori della Conferenza si concludono nel novembre 2001 rimandando agli Osservatori Ambientali e a successive Conferenze dei Servizi la definizione delle oltre 1.000 prescrizioni emerse.

A oggi tutti i lavori per il potenziamento fra Bologna e Firenze sono stati autorizzati. L'unica eccezione riguarda la tratta Firenze Sud-Incisa per la quale la Conferenza dei Servizi, richiesta da Autostrade già nel settembre 2005, si è aperta solo nel novembre 2009 e si è chiusa nell'agosto del 2011 limitatamente al Lotto 1.

Inoltre, a oggi, sono ancora in corso i procedimenti autorizzativi relativi alla Valutazione di Impatto Ambientale e Conferenza dei Servizi del Lotto 2, Galleria S. Donato, la cui conclusione è prevista per i primi mesi del 2013.

Grazie alla forte accelerazione impressa dal 2001 in poi, la situazione dei lavori previsti originariamente nel 1997 è la seguente. Il 65% delle tratte inserite nella Convenzione del 1997 è completato per un totale di 153,5 km. Sono stati aggiudicati o completati lavori per oltre 5,1 miliardi di euro, cifra ben più elevata rispetto alle previsioni iniziali di costo (3,5 miliardi di euro) sulla base delle quali la Società era stata privatizzata nel 1999.

I dati dimostrano che Autostrade per l'Italia ha già impegnato più risorse di quanto originariamente concordato e che si farà carico di quanto eccede le previsioni.

Relativamente all'avanzamento della spesa per investimenti, la situazione è la seguente:

STATUS DEGLI INVESTIMENTI DEL PIANO FINANZIARIO 1997 (AL 30.09.2012)

	Km	€ Mn ⁽¹⁾
Tratte completate ⁽²⁾	153,5	2.032
Tratte aggiudicate	49,5	3.101
Tratte che hanno superato la fase approvativa ⁽³⁾	25,7	1.050
Tratte che non hanno superato la fase approvativa	7,5	350
Totale	236,2	6.533

(1) Stima dei costi a finire aggiornata a settembre 2012.

(2) Per tratte completate in una sola carreggiata i valori sono pari al 50% dei valori complessivi.

(3) Lavori che, pur avendo superato la fase approvativa, non sono ancora stati affidati.

La Convenzione del 1997 prevedeva la fine dei lavori di potenziamento della Variante di Valico per il 2005, con una spesa di circa 3,6 miliardi di euro.

Nell'aggiornamento del Piano Finanziario del 2002, inserito nel IV Atto Aggiuntivo, per tenere conto dei ritardi approvativi già accumulati viene rivista sia la tempistica di esecuzione delle opere sia l'importo complessivo che aumenta da 3,6 miliardi di euro a 4,5 miliardi di euro. Si accerta, inoltre, che i ritardi non dipendono dalla Società e che i benefici finanziari per quest'ultima, dovuti allo slittamento dei lavori, sono inferiori ai maggiori costi a suo carico.

L'ultimo aggiornamento del costo delle opere previste nella Convenzione del 1997 porta a un valore complessivo di 6,5 miliardi di euro, con un maggior costo, a

carico di Autostrade per l'Italia, di oltre 2 miliardi di euro rispetto alle previsioni del 2002, del quale la Società si fa carico senza alcun ristoro tariffario.

La tempistica di esecuzione degli interventi è aggiornata e concordata a metà del 2002, in sede di redazione del IV Atto Aggiuntivo, quando l'iter autorizzativo di molte tratte non è ancora completato (tratta Casalecchio-Sasso Marconi, lotti 5, 6, 7, 8, 13 e 14 della Variante di Valico, Barberino-Firenze Nord, lotti 4, 5 e 6 della tratta Firenze Nord-Firenze Sud, Firenze Sud-Incisa, Tangenziale di Bologna).

Con la redazione del IV Atto Aggiuntivo vengono introdotti altri importanti investimenti come l'intervento di ampliamento dell'A9, dell'A14 e la realizzazione della Gronda di Ponente.

EVOLUZIONE DEGLI INVESTIMENTI DEL PIANO FINANZIARIO 1997

(€ Mn)	Previsioni da Piano 1997 (A)	Previsioni da Piano 2002 (B)	Ultimo aggiornamento (C)	Variazione (C-B)
Stima totale investimenti	3.556	4.500	6.533 ⁽¹⁾	+2.033
Investimenti al 30.09.2012	3.556	4.500	4.389 ⁽²⁾	-111

(1) Stima dei costi aggiornata a settembre 2012.

(2) Avanzamento al 30.09.2012.



AUTOSTRADE PER L'ITALIA E SOCIETÀ CONTROLLATE: STATO AVANZAMENTO DEI LAVORI (ITALIA)

Intervento	Km oggetto di intervento	Importo originario (1)	Stima a finire (2) (3)	Avanzam. lavori al 30.09.2012	Km aperti al traffico al 30.09.2012
	(km)	(€ Mn)	(€ Mn)	(€ Mn)	(km)
Autostrade per l'Italia: Convenzione 1997					
A1 3ª corsia Casalecchio-Sasso Marconi	4,1	31	82	82	4,1
A1 Variante di Valico	62,5	2.490	3.683	3.045	19,4
A1 3ª corsia Barberino-Incisa	58,5	633	2.247	789	15,2
A14 3ª corsia Tangenziale di Bologna	13,7	59	59	59	13,7
A1 4ª corsia Modena-Bologna	31,6	88	178	143	31,6
A1 3ª corsia Orte-Roma Nord	37,8	141	191	191	37,8
A8 3ª e 4ª corsia Milano-Gallarate	28,7	31	65	65	28,7
Altri interventi	-	83	28	15	n.a.
Totale interventi Convenzione 1997	236,9	3.556	6.533	4.389	150,5
Interventi inseriti nel IV Atto Aggiuntivo del 2002 ⁽⁴⁾					
A1 3a corsia Fiano R.-G.R.A. e Sv. di Castelnuovo di Porto	15,9	149	161	139	15,9
A4 4a corsia Milano Est-Bergamo	33,6	308	505	501	33,6
A9 3a corsia Lainate-Como Grandate	23,2	186	488	270	23,2
A14 3a corsia Rimini Nord-Pto S. Elpidio	154,7	1.763	2.543	1.280	71,7
A8 Collegamento Nuova Fiera di Milano	3,8	58	86	86	3,8
A7/A10 Passante di Genova	34,8	1.800	3.264	37	0,0
Altri interventi	-	225	347	181	n.a.
Totale interventi IV Atto Aggiuntivo 2002 ⁽⁴⁾	266,0	4.489	7.395	2.494	148,2
Nuovi interventi di ampliamento previsti dalla Convenzione Unica 2007 ⁽⁵⁾					
A1 4a corsia Modena Nord-Piacenza Sud	97,9				
A1 3a corsia Incisa-Valdarno	17,9				
A1 4a corsia San Cesareo-Colleferro-Frosinone	47,9				
A12 3a corsia Santa Marinella-Torrimpietra	26,1				
A13 3a corsia Ferrara-Bologna	32,7				
A13 3a corsia Padova Sud-Monselice	13,3				
A14 4a corsia Diramazione Ravenna-Bologna San Lazzaro	34,1				
A11 3a corsia Firenze-Pistoia-Montecatini	38,2				
A1 4a corsia Milano Sud-Lodi	17,8				
A1 Nodo ferro-stradale di Casalecchio	-				
Totale nuovi interventi 2007	325,9	5.000	5.000	28	
Totale altri investimenti in Grandi Opere			2.000	141	
Autostrade per l'Italia					
Totale investimenti in Grandi Opere	828,8		20.928	7.052	298,7

Intervento	Km oggetto di intervento	Importo originario (1)	Stima a finire (2) (3)	Avanzam. lavori al 30.09.2012	Km aperti al traffico al 30.09.2012
	(km)	(€ Mn)	(€ Mn)	(€ Mn)	(km)
Società controllate					
RAV Aosta-Trafo del Monte Bianco					
Morgex-Entrèves (Convenzione 1999)	12,4	321	430	416	12,4
A3 Autostrade Meridionali NA-Pompei-SA, Napoli-Pompei (Convenzione 1999) (6)	20,0	321	553	463	15,0
- Allacciamento Ramo Barra-S. Giovanni	0,5			2	0,5
- Svincoli di Torre Del Greco e Torre Annunziata Nord	1,3			33	1,3
- Svincolo Ponticelli e adeguamento Barra	-			19	-
- 3a corsia Km 5+680-10+525 e svincolo Portici-Ercolano	4,8			122	3,3
- 3a corsia Km 10+525-12+200	1,5			32	1,4
- 3a corsia Km 12+900-17+085	4,2			90	1,5
- 3a corsia Km 17+658-25+300	7,7			115	7,1
- Svincolo di Angri	-			20	-
- Rampe di accesso di Nocera	-			0	-
- Altri interventi	-			30	-
Totale interventi controllate	32,4		983	879	27,4
TOTALE INVESTIMENTI IN GRANDI OPERE					
	861,2		21.911	7.931	326,1

[1] Importo come da Convenzione che ha originariamente previsto la realizzazione dell'opera.

[2] Stima dei costi aggiornata a settembre 2012.

[3] Esclude costi capitalizzati (oneri finanziari e personale). Percentuale di avanzamento calcolata in rapporto al valore dell'intervento.

[4] Approvato definitivamente nel 2004.

[5] Efficace dal 08.06.2008.

[6] Gli ampliamenti previsti sulla rete di Autostrade Meridionali riguardano 24,5 km, di questi 4,5 km sono stati già aperti al traffico durante la Convenzione 1972-1992.



Iter approvativo dei lavori

4.2

La realizzazione del piano di investimenti richiede, in base alla normativa vigente, una complessa e lunga fase autorizzativa ambientale e urbanistica da parte di Ministeri ed Enti competenti, anche nel caso di un semplice allargamento di una corsia. Il percorso approvativo può arrivare a durare molto tempo, come nel caso della Variante di Valico che ha superato gli otto anni.

Per la maggior parte delle opere in corso di esecuzione l'iter approvativo segue queste fasi:

- 1) Redazione del progetto preliminare [a cura di Autostrade per l'Italia]**
Il Progetto Preliminare definisce le linee realizzative preliminari e la fattibilità dell'intervento, tenendo conto dei vincoli ambientali e di viabilità costituiti dagli strumenti urbanistici vigenti.
- 2) Verifica del progetto preliminare [a cura di Autostrade per l'Italia]**
Per lavori di importo pari o superiore a 20 milioni di euro il progetto preliminare viene verificato, ai sensi del DPR 207/2010 art. 47, dalla unità tecnica di Autostrade per l'Italia accreditata, ai sensi della norma europea UNI CEI EN ISO/IEC 17020, quale organismo di ispezione di tipo b.

È un processo articolato in numerose fasi, che coinvolge Autostrade per l'Italia, Ministeri, Istituzioni locali, Enti competenti e imprese.

- 3) Inserimento del progetto nella convenzione di concessione [a cura di Autostrade per l'Italia e Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti]**

Il Progetto Preliminare, con gli importi di spesa previsti, viene inserito in un Atto Aggiuntivo alla Convenzione concordato con il Ministero. Questo atto deve essere approvato con decreto dai Ministri competenti e registrato dalla Corte dei Conti. Le previsioni iniziali di spesa e dei tempi di completamento possono modificarsi nel corso dell'iter approvativo a seguito di ritardi autorizzativi, prescrizioni (richieste di modifiche progettuali), etc. La Convenzione Unica del 2008 prevede l'impegno di Autostrade per l'Italia a sviluppare la progettazione preliminare di interventi di potenziamento della propria rete,

specificamente individuati in Convenzione. In caso di approvazione dei progetti definitivi degli interventi il Ministero e Autostrade per l'Italia stipuleranno una convenzione per l'inserimento di detti interventi nella Convenzione stessa e per disciplinare la copertura economica finanziaria dei relativi investimenti.

4) Redazione progetto definitivo [a cura di Autostrade per l'Italia]
Il progetto definitivo è corredato da uno studio di impatto ambientale e viene discusso con gli enti territoriali al fine di verificare la necessità di integrare richieste e suggerimenti e concordare gli interventi in favore del territorio.

5) Verifica del progetto definitivo [a cura di Autostrade per l'Italia]
Per lavori di importo pari o superiore a 20 milioni di euro il progetto definitivo viene verificato, ai sensi del DPR 207/2010 art. 47, dalla unità tecnica di Autostrade per l'Italia accreditata, ai sensi della norma europea UNI CEI EN ISO/IEC 17020, quale organismo di ispezione di tipo b.

6) Validazione tecnica [a cura del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti]
Il progetto definitivo riceve la validazione tecnica da parte del Ministero al fine di verificare il rispetto della normativa e l'aderenza del progetto agli impegni contrattuali assunti da Autostrade per l'Italia.

7) Valutazione di impatto ambientale (VIA) [a cura dei Ministeri dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare e per i Beni e le Attività Culturali]
Il Ministro dell'Ambiente e il Ministro per i Beni e le Attività Culturali, acquisiti i pareri positivi delle regioni interessate, rilasciano il giudizio finale di compatibilità ambientale del progetto definitivo e del relativo studio di impatto ambientale.

8) Conferenza dei Servizi [a cura del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti]
La Conferenza dei Servizi riunisce contemporaneamente tutti gli enti competenti a rilasciare le autorizzazioni al progetto: i Ministeri



delle Infrastrutture e dei Trasporti, dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, per i Beni e le Attività Culturali e della Difesa, Regioni, Province, Comuni, Comunità Montane, autorità di bacino, agenzie regionali prevenzione e ambiente, aziende (es. Enel, Rfi), etc. L'opera viene approvata in Conferenza dei Servizi in base alle posizioni prevalenti espresse; in caso di dissenso espresso dalla regione o da un'amministrazione dello Stato, preposta alla tutela ambientale, paesaggistico-territoriale, del patrimonio storico artistico o alla tutela della salute e della pubblica incolumità, l'approvazione è demandata al Consiglio dei Ministri. Spesso sono richieste modifiche progettuali che rendono necessario il riavvio del processo autorizzativo dalla fase di redazione del progetto definitivo.

- 9) Integrazione progetto definitivo (a cura di Autostrade per l'Italia)**
Ricevute le prescrizioni delle procedure VIA e Conferenza dei Servizi il progetto definitivo viene integrato.

- 10) Approvazione progetto definitivo (a cura del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti) ⁽¹⁾ ⁽²⁾**
Il progetto viene sottoposto all'approvazione del Ministero, che dichiara l'opera "di pubblica utilità" ai fini delle procedure di esproprio delle aree interessate dai lavori.

- 11) Redazione progetto esecutivo (a cura di Autostrade per l'Italia)**
Il progetto esecutivo determina in ogni dettaglio il progetto da realizzare in conformità al progetto definitivo. A volte adeguamenti normativi richiedono aggiornamenti progettuali e il riavvio di alcuni iter approvativi.

- 12) Verifica del progetto esecutivo (a cura di Autostrade per l'Italia)**
Per lavori di importo pari o superiore a 20 milioni di euro il progetto esecutivo viene verificato, ai sensi del DPR 207/2010 art. 47, dall'unità tecnica di Autostrade per l'Italia accreditata, ai sensi della norma europea UNI CEI EN ISO/IEC 17020, quale organismo di ispezione di tipo b.



13) Approvazione del progetto esecutivo (a cura del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti)

Il progetto esecutivo viene sottoposto all'approvazione del Ministero per poi procedere con l'affidamento dei lavori.

14) Affidamento dei lavori

Dopo l'approvazione dei progetti, si procede all'affidamento dei lavori. In particolare, in base alla normativa vigente, Autostrade per l'Italia deve affidare una percentuale minima del 40% (60% dal 2014) ⁽³⁾ dei lavori oggetto di concessione tramite gare pubbliche d'appalto, svolte da apposite commissioni di nomina ministeriale, mentre la restante parte può essere affidata direttamente a proprie società controllate/collegate.

15) Consegna ed esecuzione dei lavori (a cura dell'impresa esecutrice. Direzione dei lavori a cura di Autostrade per l'Italia)

Il progetto passa nella sua fase realizzativa: vengono firmati i contratti di appalto, si aprono i cantieri e vengono avviati i lavori. In questa fase sono anche necessarie ulteriori autorizzazioni (per esempio, autorizzazioni per i campi, i cantieri, etc.). Le opere sono soggette alla vigilanza del Ministero e al monitoraggio da parte di Osservatori e Comitati di Garanzia, se costituiti.

16) Apertura al traffico

Previa verifica di agibilità da parte del Ministero, la tratta interessata dai lavori viene aperta al traffico.



Note:

(1) Appalto integrato: in alcuni casi si adotta la procedura dell'appalto integrato che prevede l'impegno, da parte della ditta appaltatrice, della predisposizione del Progetto Esecutivo e la conseguente realizzazione dell'opera. In questo caso il Progetto Esecutivo deve essere comunque approvato dal Ministero prima dell'inizio dei lavori.

(2) Decreto liberalizzazioni (L. 27/2012): Autostrade per l'Italia ha la possibilità di portare in approvazione un progetto di maggior dettaglio rispetto a quanto previsto dalla fase procedurale e quindi ottenere contemporaneamente l'approvazione del Ministero sul progetto definitivo e sull'esecutivo.

(3) Decreto sviluppo (L. 134/2012).



La progettazione: Spea **4.3**

La progettazione di tutti gli interventi è realizzata da Spea Ingegneria Europea, una società controllata al 100% da Autostrade per l'Italia. Spea nasce oltre 50 anni fa, insieme all'impresa Italstrade e alla Concessionaria Autostrade S.p.A., per realizzare il sistema autostradale a pedaggio italiano. Si occupa infatti della progettazione e della direzione dei lavori, crea soluzioni tecnologicamente innovative per i trasporti e realizza opere infrastrutturali sostenibili dal punto di vista ambientale e della sicurezza stradale.

LA STORIA INIZIA CON LA COSTRUZIONE DELL'AUTOSTRADA DEL SOLE

La prima sfida inizia negli anni '60 con la costruzione dell'Autostrada del Sole, l'infrastruttura stradale che unisce il nord e il sud del Paese e che rappresenta un'opera d'ingegneria ardua e innovativa per le soluzioni tecnologiche proposte e per gli standard adottati. Ancora oggi l'A1 Milano-Napoli è considerata un primato in tutta Europa. Da allora e per circa un trentennio Spea continua a fornire tutti i servizi d'ingegneria legati agli studi, ai progetti alla direzione dei lavori e ai collaudi delle infrastrutture autostradali.

Negli ultimi due decenni la società si afferma, diventando leader nazionale di settore, e si evolve a fianco di

È la società di ingegneria nata per realizzare il sistema autostradale italiano. Costruisce l'Autostrada del Sole e negli anni sviluppa uno specifico know-how per la manutenzione della rete. Oggi ricopre anche un ruolo di problem solver in importanti progetti infrastrutturali.

Autostrade per l'Italia con l'obiettivo di estendere e completare la rete di primo impianto, opera essenziale per la modernizzazione del Paese e la sua motorizzazione.

LA MANUTENZIONE DELLA RETE IN ITALIA E ALL'ESTERO

Spea sviluppa uno specifico know-how per fornire anche servizi di assistenza alla rete esistente. Questo modello getta le basi per la moderna cultura della manutenzione, anche in presenza di traffico, e per la conservazione di elevati standard funzionali, strutturali e prestazionali. Spea contribuisce a implementare un servizio di gestione delle grandi infrastrutture che consente ad Autostrade per l'Italia di assumere

e mantenere un ruolo d'eccellenza nel settore nazionale e internazionale. Dopo questa prima fase, Spea esporta la sua expertise anche all'estero contribuendo a diffondere il modello delle concessioni autostradali in Iran, Algeria e Turchia.

SERVIZI DI ECCELLENZA PER IL CONCESSIONARIO AUTOSTRADALE

La società assicura un importante supporto tecnico al gestore autostradale accompagnando i necessari potenziamenti della rete. A tal fine vengono sviluppate soluzioni progettuali, sperimentate e ottimizzate in fase di esecuzione, per la realizzazione dei lavori di ampliamento alle terze e quarte corsie in presenza di traffico, garantendo l'efficacia delle soluzioni e il rispetto della sicurezza degli utenti, dei lavoratori e degli operatori dell'esercizio.

In anni più recenti si amplia la gamma dei servizi di supporto al concessionario. Spea ricopre il ruolo di problem solver rispetto ai cambiamenti culturali, normativi e legislativi. Sviluppa servizi

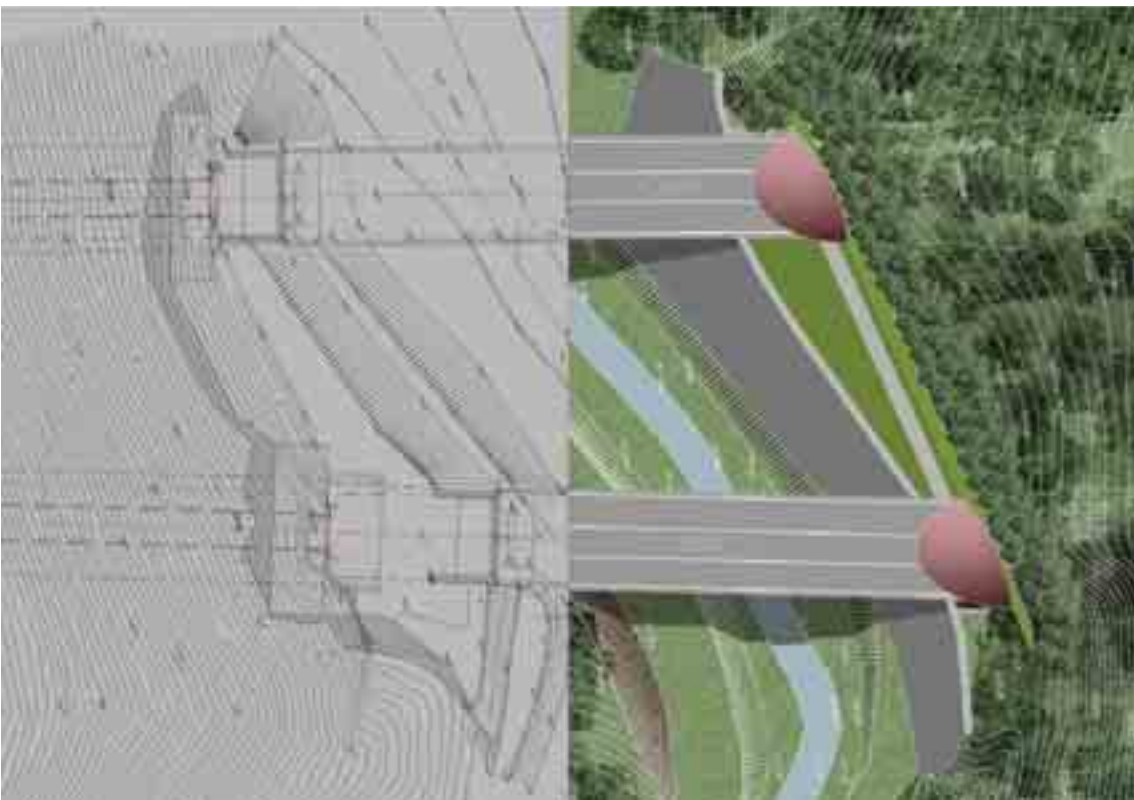
progettuali nel campo dell'impatto ambientale e della tutela del territorio con la nascita dei servizi per il monitoraggio ambientale dei cantieri. L'organizzazione, la formazione e lo sviluppo di procedure e protocolli di salvaguardia della sicurezza nei cantieri, così come il servizio di monitoraggio geotecnico per il controllo dell'avanzamento dello scavo delle gallerie, sono tutti asset che Spea mette al servizio della concessionaria per offrire risposte concrete alle continue evoluzioni normative in materia di ambiente e sicurezza sul lavoro. Inoltre, la privatizzazione delle concessioni autostradali in Italia e all'estero spinge Spea a trasformarsi in uno strumento tecnico per l'attuazione di imponenti piani industriali e finanziari. La società offre supporti professionali irrinunciabili per chi affronta business infrastrutturali importanti o voglia ricorrere ai recenti strumenti di sviluppo come il project financing.

LE PRINCIPALI ATTIVITÀ DI SPEA

- Studi di fattibilità coerenti con le strategie della concessionaria e realizzabili in tempi contenuti.



- Progettazione definitiva eseguibile in tempi rapidi anche con specifiche non complete. La società d'ingegneria supporta la concessionaria nella determinazione delle specifiche e si pone partner nel contenimento delle richieste che possano incrementare il costo delle opere. Tutta la progettazione è finalizzata al contenimento del costo finale dell'opera per ridurre l'incidenza finale sulle tariffe, e quindi sugli utenti.
- Studi d'impatto ambientale eseguiti con ingegneria concorrente rispetto alle indicazioni della concessionaria e del Ministero dell'Ambiente. I tecnici della società d'ingegneria forniscono tutti gli elementi e i contenuti richiesti per contenere i tempi autorizzativi della valutazione d'impatto ambientale.
- Progettazione esecutiva. Il progetto recepisce tutte le indicazioni emerse anche in fase autorizzativa ma soprattutto viene redatto completo degli elementi, costruttivi e non, che permettono un'ottimale gestione dell'appalto. Si riducono al massimo le incertezze per il costruttore al fine di evitare contenziosi, riserve o sospensione lavori.
- Direzione Lavori e Monitoraggi. Le sinergie con la concessionaria permettono un immediato avvio dei lavori, la realizzazione delle opere con controlli mirati alla specificità delle opere (anche aggiuntivi rispetto a contratti, capitolati tecnici e normali prassi), la gestione dei rapporti con l'appaltatore per raggiungere il massimo livello qualitativo, senza extra costi per il concessionario e con un'attenta verifica delle specifiche e delle norme di tutela della sicurezza sul lavoro e dell'ambiente.
- Servizi per l'esercizio. Le attività di sorveglianza delle opere, le progettazioni delle manutenzioni su gallerie, ponti e viadotti e le direzioni lavori sono eseguite con i tecnici della concessionaria per garantire la migliore operatività dell'infrastruttura ma soprattutto con costi certi e finalizzati alla durabilità dell'opera.





Affidamento dei lavori e Pavimental

4.4

In merito all'affidamento dei lavori, Autostrade per l'Italia agisce sulla base degli articoli 142 comma 4 e 253 comma 25 del Codice degli Appalti che stabiliscono affidamenti con gara pubblica di quote minime del 40% dei lavori.

Dal 2014 interverranno modifiche normative che implicano già da oggi un ridimensionamento delle ambizioni della Società. Infatti, per effetto della Legge 134/2012 art. 4. [conversione in Legge del c.d. Decreto sviluppo 83/2012], si invertiranno le proporzioni tra lavori affidati per gara pubblica: dal 40% si passerà infatti al 60%, mentre quelli realizzati con affidamento diretto scenderanno dal 60% al 40%.

Le norme attualmente in vigore hanno consentito di raggiungere a oggi performance estremamente positive sia in termini di risparmio di tempi sia di costi per la collettività. Finora, infatti, Autostrade per l'Italia ha affidato direttamente lavori autostradali particolarmente complessi, come per esempio gli ampliamenti in presenza traffico, alla propria controllata Pavimental, società del Gruppo che opera nelle costruzioni e manutenzioni stradali. In tutti questi casi gli interventi sono stati eseguiti con un risparmio di un anno sulle procedure di affidamento

Pavimental ha un ruolo importante per l'esecuzione e la consegna delle infrastrutture: affidamento dei lavori più rapidi e conclusione delle opere in anticipo rispetto ai tempi contrattuali previsti.

e quasi sempre si è registrato un anticipo nella conclusione dei lavori rispetto ai tempi contrattuali previsti. Alcuni esempi:

- la quarta corsia della A1 nel tratto Modena-Bologna aperta al traffico in anticipo di cinque mesi rispetto ai tempi contrattuali;
- la quarta corsia della A4 nel tratto compreso tra Milano Est e Bergamo realizzata in soli due anni e due mesi dall'avvio dei lavori;
- la terza corsia dinamica tra Bologna Borgo Panigale e S. Lazzaro aperta al traffico in anticipo di sei mesi sui tempi contrattuali;

- il primo collegamento dell'A8 con il Polo Fieristico di Milano realizzato in soli 13 mesi;
- l'apertura dello svincolo di Castelnuovo di Porto realizzato in otto mesi con un anticipo di sette mesi rispetto ai termini contrattuali;
- la terza corsia della A1 Diramazione Roma Nord nel tratto tra il casello di Fiano Romano e Settebagni aperta al traffico in anticipo di nove mesi rispetto ai tempi contrattuali;
- la terza corsia in direzione Nord dell'A14 tra Fano e Senigallia aperta al traffico con tre mesi di anticipo rispetto ai tempi previsti contrattualmente;
- l'ammodernamento dell'interconnessione autostradale di Lainate tra l'A8 e l'A9, completata con un anticipo di 14 mesi rispetto ai tempi contrattuali;
- il completamento della terza corsia dell'A9 Lainate-Como fino a Como dove l'affidamento diretto alla controllata Pavimental ha permesso di ridurre di oltre un anno e mezzo le tempistiche per l'apertura al traffico a tre corsie dell'intera tratta avvenuta a luglio 2012.





Variante di Valico

4.5

Il primo progetto di potenziamento del tratto autostradale Bologna-Firenze risale al lontano 1982.

Tuttavia fino alla fine degli anni '90 il progetto rimane sulla carta, anche per effetto di una legge che (caso unico in Europa) sospese la costruzione di nuove autostrade.

Nel 1997 Autostrade e ANAS firmano la nuova Convenzione, con la quale viene estesa la concessione autostradale dal 2018 al 2038 e viene assunto dalla società l'impegno a realizzare - senza alcun aggravio di tariffa - il potenziamento dell'A1 tra Firenze e Bologna con la costruzione di un nuovo tratto in variante, più moderno ed efficiente: la cosiddetta Variante di Valico.

La Variante di Valico prevede il potenziamento di oltre 62 km dell'A1 tra Sasso Marconi e Barberino di Mugello. Alcuni tratti, per oltre 19 km, sono già stati aperti al traffico da alcuni anni. Si tratta di un'infrastruttura strategica per il miglioramento della viabilità tra il nord e il sud del Paese, in uno dei nodi autostradali più importanti d'Italia dove si registrano quotidianamente punte di 89.000 veicoli e 25.000 mezzi pesanti. L'investimento complessivo di Autostrade per l'Italia sfiora i 3,8 miliardi di euro.

È uno degli investimenti più importanti di Autostrade per l'Italia. Consiste nel potenziamento di oltre 62 km dell'A1 Milano-Napoli, tra Sasso Marconi e Barberino di Mugello. L'investimento complessivo sfiora i 3,8 miliardi di euro: prevede 55,5 km di gallerie, 17 km di viadotti, 1 nuova Area di Servizio e 2 nuovi svincoli.

ITER AUTORIZZATIVO

La Variante di Valico rappresenta l'intervento principale del Piano di investimenti del 1997 ma i tempi realizzativi dell'opera subiscono continui rinvii per le infinite lungaggini dell'iter approvativo.

A metà del 2001, Autostrade per l'Italia ricorre al TAR e vince contro il Ministero dell'Ambiente che aveva prescritto il riavvio della Valutazione di Impatto Ambientale su tutto l'opera. Viene così dato avvio alla fase finale della Conferenza dei Servizi i cui lavori si concludono nel novembre 2001. Le

numerose prescrizioni emerse (oltre 1.000) vengono così rimandate agli Osservatori Ambientali e alle successive quattro Conferenze dei Servizi.

INTERVENTI

La costruzione della Variante di Valico presenta un'elevata difficoltà tecnica. I lavori, infatti, si svolgono in uno dei territori morfologicamente e geologicamente più complessi d'Europa per la presenza di gas e di formazioni instabili negli scavi in sotterraneo. L'opera si articola in due macrotratte, Sasso Marconi-La Quercia e La Quercia-Barberino di Mugello.

Sasso Marconi-La Quercia

L'intervento è consistito nell'ampliamento a tre corsie dei 19,4 km di autostrada, con numerose modifiche di tracciato in variante e il rifacimento dello svincolo di Sasso Marconi. I lavori iniziano nel 2002, a due anni dalla fine della Conferenza dei Servizi e dopo la conclusione delle procedure di esproprio. Nel 2006 apre al traffico la terza corsia tra Sasso Marconi e La Quercia e il 9 giugno 2007 viene completata l'apertura al traffico dell'intera tratta con l'ultimazione dei lavori nella Galleria Gardelletta (840 m).

La Quercia-Barberino di Mugello

Sedici anni separano il primo progetto (1985) dalla sua approvazione definitiva in Consiglio dei Ministri nell'agosto 2001. Dopo pochi mesi, a novembre, termina la Conferenza dei Servizi che impone più di 1.000 prescrizioni, quindi nuove autorizzazioni e altre quattro successive Conferenze dei Servizi. Finalmente, nel marzo del 2004, vengono affidati i lavori e partono i cantieri. Nel tratto di 43 km compresi tra La

Quercia e Barberino, la cui ultimazione è prevista per il 2014, i lavori sono così articolati:

- realizzazione tra La Quercia e Aglio per 37 km di una vera e propria nuova autostrada (Variante) a due corsie più emergenza in aggiunta a quella attuale a una quota inferiore di 220 metri rispetto all'attuale tracciato. Pannelli a Messaggio Variabile, posti in corrispondenza delle tratte di biforcazione, avviseranno i clienti che potranno così scegliere se percorrere la nuova autostrada o quella esistente;
- realizzazione tra Aglio e Barberino di una nuova tratta autostradale a tre corsie dedicata al traffico in direzione sud. L'autostrada esistente, con quattro corsie di marcia, verrà infatti riservata al traffico in direzione nord;
- realizzazione di due nuovi svincoli (Badia e Poggiolino) oltre al rifacimento di quelli di Rioveggio e Barberino (quest'ultimo completato nel maggio 2007).

Nel tratto di circa 18 km compresi tra La Quercia e Badia la complessità dei terreni attraversati ha comportato l'utilizzo delle migliori tecnologie e di strumenti innovativi per lo scavo di una galleria di 2,5 km (Galleria Sparvo). Nella Galleria Sparvo, infatti, opera la fresa più grande del mondo, con un diametro di scavo di 15,6 m, una lunghezza complessiva di 130 m e capace di avanzare con una media di circa 10 metri al giorno. Ciò consentirà di accorciare di due anni la conclusione dei lavori rispetto ai metodi tradizionali.

Sempre nello stesso tratto e in particolare tra La Quercia e Badia Nuova si trova anche la Galleria Val di Sambro, la seconda galleria per estensione della Variante di Valico composta da due canne lunghe circa 3.750 metri. Alcuni



fenomeni geologici nel tratto in cui sorge la Galleria hanno comportato la necessità di modificare le modalità di scavo, causando dei ritardi nei lavori.

LA GALLERIA DI BASE

All'interno del tratto La Quercia-Barberino, alla fine del 2010, è stato completato lo scavo della Galleria di Base, il tunnel a carreggiate separate lungo circa 9.000 metri che unisce le regioni Emilia-Romagna e Toscana e che rappresenta l'opera simbolo di tutta la Variante di Valico. Lo scavo della Galleria di Base, con un impiego medio giornaliero di circa 500 lavoratori, è stato realizzato con una velocità di esecuzione senza precedenti nel nostro Paese, in condizioni geologiche e geotecniche particolarmente critiche e in presenza di rigidi vincoli di tracciato.

La galleria rientra tra le maggiori opere realizzate o in corso di realizzazione in Europa, comparabile col Traforo del Gottardo e il Tunnel dell'Alta Velocità

ferroviaria tra Firenze e Bologna.

Per sezione di scavo e superficie di infrastruttura, la Galleria di Base è addirittura un'opera di dimensioni maggiori ed è stata completata in tempi inferiori. Il tunnel, realizzato dall'impresa Todini, ha una sezione di scavo di circa 180 m², più del doppio di quella del Traforo del Gottardo (72 m²) e superiore



anche a quella della galleria dell'Alta Velocità ferroviaria tra Firenze e Bologna (140 m²). La realizzazione ha comportato oltre 4 milioni di m³ di materiale scavato con una produzione media giornaliera di quasi 1.600 m³ ma con punte superiori anche a 4.200 m³/giorno.

GLI INTERVENTI IN FAVORE DEL TERRITORIO

L'opera interessa otto comuni dell'Emilia-Romagna e della Toscana (Sasso Marconi, Marzabotto, Monzuno, Grizzana Morandi, Castiglione dei Pepoli, San Benedetto Val di Sambro, Barberino di Mugello e Firenzuola) in favore dei quali Autostrade per l'Italia sta finanziando e realizzando una serie di interventi tra cui:

- bretella di collegamento con il Comune di Firenzuola;
- costruzione di scuole e impianti sportivi;

- recupero di monumenti e centri storici;
- potenziamento della viabilità ordinaria;
- mitigazione dell'impatto ambientale.

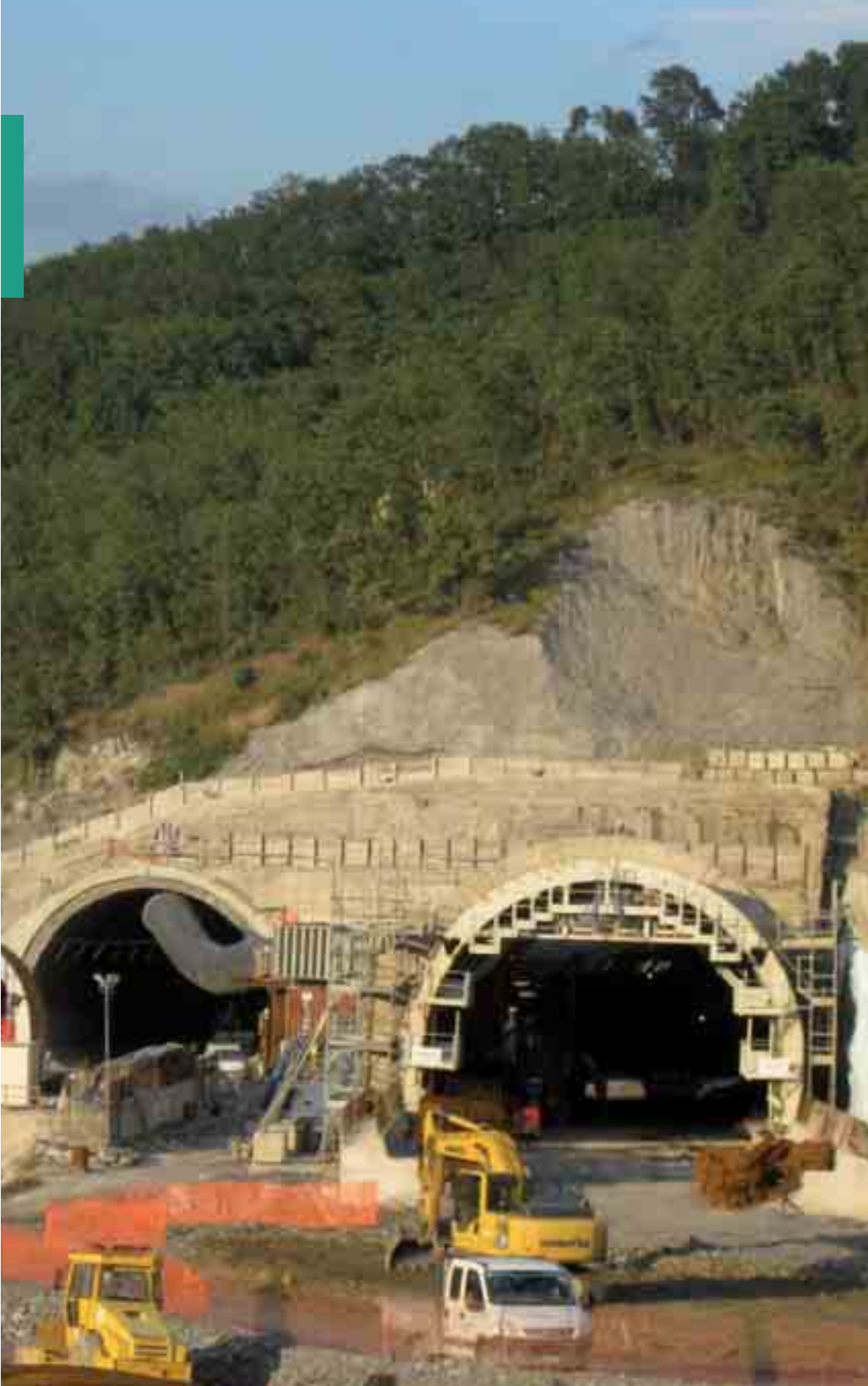
Sono stati costituiti anche degli Osservatori ambientali per Emilia-Romagna e Toscana sotto la supervisione dell'ANAS.

LA SICUREZZA SUL LAVORO

La realizzazione di un'opera di queste dimensioni comporta una particolare attenzione al tema della sicurezza dei lavoratori attraverso:

- la realizzazione di campagne di formazione e prevenzione;
- la definizione di protocolli di intesa con l'AUSL e il 118 per assicurare un pronto intervento in caso di infortunio;
- l'adozione di sistemi incentivanti che premiano le squadre e i singoli lavoratori virtuosi.







Barberino- Incisa

4.6

L'intervento rientra nel più ampio piano di potenziamento dell'autostrada A1 previsto nell'ambito del Piano di investimenti 1997 e interessa uno dei tratti autostradali più trafficati d'Italia, con volumi di traffico che raggiungono anche 111.000 veicoli al giorno e 32.000 tra camion e pullman.

Autostrade per l'Italia è impegnata nell'ampliamento a tre corsie del tratto compreso tra Barberino di Mugello e Incisa, un tratto lungo oltre 58 km con un investimento superiore a 2,2 miliardi di euro.

Il progetto prevede la realizzazione di 14 km di nuove gallerie, 40 km di barriere antirumore e coinvolge più di 2.000 addetti. Come tutti gli interventi effettuati da Autostrade per l'Italia, i lavori procedono senza penalizzare la circolazione che continua a viaggiare su due corsie di marcia.

L'INTERVENTO

L'importanza dell'investimento è confermato da alcuni dati sul traffico. Nei mesi successivi alla consegna dei primi lavori, in particolare dopo l'apertura della carreggiata sud tra Scandicci e Firenze Nord e delle tre corsie in carreggiata nord, non si sono più registrate code tra Firenze Nord e Firenze Sud.

L'investimento consiste nel potenziamento a tre corsie del tratto dell'A1 Milano-Napoli nell'area a nord di Firenze. Oltre 2,2 miliardi di euro per un tracciato lungo 58 km.

Gli interventi si articolano in quattro tratte:

Barberino-Firenze Nord

Verso sud si realizza una nuova carreggiata di 17,5 km a tre corsie di marcia. In direzione nord si viaggia su quattro corsie utilizzando due carreggiate dell'attuale autostrada adattate per garantire la massima fluidità al traffico.

Il progetto ha avuto l'approvazione in sede di Valutazione Impatto Ambientale nel novembre 2007 e in Conferenza dei Servizi nel febbraio 2009. Nel gennaio 2011 sono iniziati i lavori del Lotto 0, affidati alla controllata Pavimental,

e le opere propedeutiche (cantierizzazioni, viabilità di servizio, viabilità locali) all'avvio dei lavori autostradali. A settembre 2011 è stata approvata, in Conferenza dei Servizi, la Variante Santa Lucia (Lotto 2), che porterà, grazie all'utilizzo dello scavo meccanizzato attraverso la Fresa EPB, alla realizzazione di un'unica galleria di 7,7 km al posto delle nove gallerie più corte inizialmente previste in progetto che sarebbero state realizzate con il metodo di scavo tradizionale. In tal modo sarà possibile ottenere un sensibile risparmio dei tempi di ultimazione dei lavori, una maggiore garanzia di sicurezza per i lavoratori, un minore impatto ambientale, oltre che un minor costo.

Firenze Nord-Firenze Scandicci

Su questo tratto di 8,4 km sono stati realizzati:

- l'ampliamento di 2,2 km in

corrispondenza dell'interconnessione A1-A11, aperta al traffico nel luglio 2010;

- la terza corsia sui 6,2 km tra Firenze Nord e Firenze Scandicci, completamente aperti al traffico nell'aprile 2007;
- il nuovo svincolo di Firenze Scandicci, inaugurato nel marzo 2006.

Firenze Scandicci-Firenze Sud

Ad agosto 2011 sono stati aperti al traffico 13,5 km di nuova carreggiata a tre corsie in direzione sud tra Scandicci e Firenze Sud. Grazie quindi al ricorso di una variante di tracciato a tre corsie in direzione sud è stato possibile, dopo averle riqualificate, utilizzare tutte le carreggiate esistenti (quattro) per il traffico diretto in direzione nord.

Firenze Sud-Incisa

Su questa tratta di 19 km è previsto l'ampliamento da due a tre corsie di



marcia. Per quanto attiene al Lotto 1, la Valutazione di Impatto Ambientale, iniziata nel luglio 2005, si è conclusa il 19 gennaio 2009 mentre la Conferenza dei Servizi è terminata il 31 maggio 2011. Autostrade per l'Italia ha inviato all'ANAS per l'approvazione di competenza il Progetto definitivo il 4 ottobre 2011.

Per il lotto della Galleria San Donato, a giugno 2011, Autostrade per l'Italia ha inviato agli Enti competenti lo Studio di Impatto Ambientale per poter procedere con la Valutazione di Impatto Ambientale.

GLI INTERVENTI IN FAVORE DEL TERRITORIO

Autostrade per l'Italia, per gli interventi tra Firenze Nord e Firenze Sud, ha concordato una serie di interventi con la Regione Toscana, la Provincia di Firenze e i Comuni di Calenzano, Sesto Fiorentino, Campi Bisenzio, Firenze, Scandicci,

Impruneta, Bagno a Ripoli, Lastra a Signa. Tra i più importanti:

- nuovi tratti di viabilità ordinaria, tra cui il by-pass del Galluzzo;
- nuovi collegamenti con la città di Firenze;
- sistemazione ambientale di alto pregio di ampie zone di territorio, tra cui le aree di Certosa e Casellina;
- sei parcheggi scambiatori, tra cui Scandicci e Certosa;
- aree pubbliche e spazi a verde;
- 2,5 km di piste ciclabili.

Per le altre tratte sono ancora in via di definizione con gli Enti locali altri interventi in favore del territorio.





Lainate-Como Grandate

4.7

Il potenziamento dell'A9 Lainate-Como-Chiasso ha ampliato da due a tre corsie di marcia, più quella di emergenza, 23 km di autostrada tra Lainate e Como Grandate. L'investimento di Autostrade per l'Italia è stato di circa 430 milioni di euro e ha comportato anche la costruzione di un nuovo svincolo e l'installazione di 13 km di barriere antirumore.

Nel luglio del 2012 l'opera è stata aperta al traffico. Grazie agli interventi di potenziamento, l'autostrada A9, uno dei principali collegamenti tra la Lombardia e il nord Europa, risulta totalmente adeguata ai nuovi volumi di traffico assicurando standard di sicurezza più elevati.

STORIA

La Valutazione di Impatto Ambientale, iniziata nel maggio 2005, si chiude nel febbraio 2007 ma due mesi dopo, in sede di Conferenza dei Servizi, non si raggiunge l'intesa Stato-Regione. Gli atti sono trasmessi al Consiglio dei Ministri che emette la delibera definitiva nell'ottobre 2008. Successivamente, una volta pubblicato il Decreto del Presidente della Repubblica nel gennaio 2009, il Ministero delle Infrastrutture emette, il 13 febbraio 2009, il provvedimento finale di intesa Stato-Regione, consentendo così il prosieguo della fase progettuale. L'affidamento dei lavori avviene nel luglio 2009. Il 26 luglio 2011 è stata aperta al traffico

Un investimento di circa 430 milioni di euro per 23 km di terze corsie, un nuovo svincolo e 13 km di barriere antirumore. A luglio 2012 Autostrade per l'Italia ha completato tutte le opere dell'A9 Lainate-Como-Chiasso con un anticipo di un anno e mezzo.

l'interconnessione di Lainate tra l'A8 Milano-Varese e l'A9 e, il 17 novembre 2011, sono stati aperti 3 km in carreggiata nord tra lo svincolo di Fino Mornasco e la barriera di Grandate.

Il 16 dicembre 2011 viene inaugurato il nuovo svincolo di Origgio-Uboldo e aperti al traffico in direzione sud i 3 km che portano all'interconnessione di Lainate. Il 25 maggio 2012 viene aperta al traffico l'intera tratta di 23 km ampliata a tre corsie in direzione nord; due mesi dopo, il 25 luglio 2012, sono stati completati i lavori di ampliamento anche nella carreggiata sud che viene quindi aperta al traffico.

Anche per quest'opera, l'affidamento diretto dei lavori alla controllata Pavimental ha permesso di ridurre di oltre un anno e mezzo le tempistiche per l'apertura al traffico a tre corsie dell'intera tratta con notevoli vantaggi per i viaggiatori in transito.





Rimini Nord- Porto S. Elpidio

4.8

A14 AMMODERNAMENTO E AMPLIAMENTO A TRE CORSIE DEL TRATTO RIMINI NORD-PORTO S. ELPIDIO

I tassi di crescita annuali del traffico nel tratto Rimini Nord-Porto Sant'Elpidio sono superiori alla media nazionale con crescita pari al 4% annuo e con una forte domanda stagionale legata alla vocazione turistica dell'area romagnola e marchigiana.

Tra Rimini e Riccione viaggiano fino a 110.000 veicoli al giorno, con punte di 25.000 mezzi pesanti. Da qui l'esigenza di procedere con i lavori di ampliamento.

L'ampliamento da due a tre corsie di marcia riguarda il tratto di 155 km di autostrada compreso fra Rimini Nord e Porto Sant'Elpidio e prevede interventi su cinque gallerie naturali per complessivi 2,4 km, di nuove gallerie in variante e l'adeguamento di altri 3,3 km. Sono previsti, inoltre, quattro gallerie artificiali, cinque nuovi svincoli (Marina di Montemarignano, Porto Sant'Elpidio, Pesaro Sud, Fano Nord e Ancona Ovest), lo spostamento dello svincolo di Senigallia, 96 km di barriere antirumore, la realizzazione di circa 5 milioni di m² di nuova pavimentazione drenante-fonoassorbente, interventi di riforestazione per circa 400 ettari finalizzati all'assorbimento della CO₂. Durante i lavori vengono comunque garantite agli utenti autostradali le due corsie per senso di marcia.

Autostrade per l'Italia investe 2,5 miliardi di euro per potenziare il più importante corridoio Nord-Sud lungo la dorsale adriatica e che, attraversando cinque Regioni, rappresenta uno dei principali collegamenti autostradali con l'Europa.

RIMINI NORD-PORTO SANT'ELPIDIO

I lavori sono in corso di realizzazione e in parte sono stati già ultimati. Sono già aperti al traffico gli svincoli di Senigallia (aprile 2011), Porto Sant'Elpidio (luglio 2011) e Marina di Montemarignano (luglio 2012). A luglio 2012 sono stati aperti a tre corsie i rimanenti 3 km del tratto di 40 km da Ancona Sud a Porto Sant'Elpidio. Il tratto di 21 km da Fano a Senigallia e quello di 10,4 km da Cattolica a Pesaro sono stati aperti al traffico dal dicembre 2011.

A fine 2012 si apre al traffico il tratto di 29 km tra Rimini Nord e Cattolica. A oggi quindi risultano ultimati 100,7 km di nuove terze corsie corrispondenti a uno stato di avanzamento complessivo dell'opera del 65%.

OPERE A FAVORE DEL TERRITORIO

Gli interventi interessano le Province di Rimini, Pesaro Urbino, Ancona, Macerata e Fermo oltre a 29 comuni. Sono previste opere a favore del territorio per migliorare l'accesso all'autostrada per un totale di circa 210 milioni di euro.





La Gronda di Genova

4.9

La Gronda di Ponente è un nuovo tratto autostradale a due corsie per senso di marcia che rappresenta il raddoppio dell'esistente A10 Genova-Savona nel tratto di attraversamento del Comune di Genova, dalla Val Polcevera fino all'abitato di Vesima. L'opera fa parte del più ampio progetto di potenziamento del nodo stradale e autostradale di Genova.

L'investimento previsto è di 3,2 miliardi di euro e riguarda oltre 34 km di rete e 52 km di gallerie.

Attualmente il sistema autostradale genovese è costituito dalle autostrade A7 Genova-Serravalle, A10 Genova-Ventimiglia, A12 Genova-Roma e A26 Genova-Gravellona.

Completano l'intervento:

- il potenziamento delle autostrade A7 e A12 e dei relativi collegamenti;
- le interconnessioni della Gronda con l'A10 e/o l'A12 a est e con l'A10 e l'A26 a ovest;
- il Nodo di S. Benigno che facilita le connessioni tra Genova Ovest e il porto.

STORIA DEL PROGETTO

Potenziare i collegamenti est-ovest, in corrispondenza del nodo di Genova, era un'esigenza avvertita già negli anni '80. La soluzione che venne individuata fu la costruzione di un'infrastruttura, la

È il nuovo tratto autostradale che raddoppia l'A10 Genova-Savona nel tratto di attraversamento del Comune di Genova. L'investimento previsto da Autostrade per l'Italia è di 3,2 miliardi di euro per 34,8 km di rete e 52 km di galleria.

Per la prima volta in Italia è stato utilizzato il modello del Dibattito pubblico.

Gronda di Ponente, in un primo momento chiamata Bretella Voltri-Rivarolo perché collegava l'A26 e l'A7.

Gli anni in cui si concretizza il progetto vanno dal 2001 al 2008. Queste le tappe:

- 2001: sottoscritto lo schema funzionale per la riorganizzazione dell'intero nodo stradale e autostradale di Genova.
- 2003: presentato all'ANAS lo Studio di Area Vasta e lo Studio di Fattibilità dove vengono confrontate una serie di alternative progettuali.
- 2003: il tavolo congiunto approva l'itinerario che, partendo dal nodo di Voltri, si collega direttamente con l'autostrada A12.
- 2005: si conclude il Progetto Preliminare.
- 2006: gli Enti locali sottoscrivono



con ANAS un Protocollo di Intesa per la scelta della nuova configurazione della Gronda di Ponente.

- 2006: sottoscrizione di un nuovo Protocollo di Intesa.
- Febbraio 2008: presentato all'ANAS il Progetto Preliminare Avanzato nella configurazione concordata.
- Febbraio 2009: apertura del Dibattito pubblico con l'approfondimento di cinque nuovi tracciati alternativi per l'attraversamento della Val Polcevera.

LE CINQUE IPOTESI DI TRACCIATO

Nella fase di studio sono state elaborate cinque ipotesi di tracciato.

Tratti comuni

Il primo elemento comune a tutte le soluzioni è l'interconnessione di Voltri che costituisce il collegamento della

Gronda con l'A10 e l'A26 ed è costituita da uno svincolo con quattro rampe dirette nelle direzioni Gronda/A26 e Gronda/A10 in direzione est. Il traffico rivolto a ovest rimane invece affidato al tracciato storico dell'A10.

Anche il tratto da Vesima alla Val Varenna è presente in tutte le ipotesi progettuali.

La Gronda si stacca dall'A10 a Vesima e, dopo una galleria di 2,2 km, si interconnette con la A26 (per Alessandria) a Voltri per raggiungere quindi la Val Varenna, con una galleria di 6 km.

In tutti e cinque i progetti è previsto il rifacimento del nodo di San Benigno che si collega all'area portuale, ai collegamenti con il futuro tunnel al di sotto del porto, al lungomare Canepa, al terminal traghetti e alla città.

Tracciato 1: alternativa alta

Questo progetto attraversa la Val

Polcevera subito a nord della confluenza con il torrente Secca. Dalla Val Varenna dopo un'unica galleria, il tracciato, attraversa il torrente Burba in località Geo, il torrente Polcevera in località San Quirico e infine il torrente Secca a valle di Manasseno. Dopo un'altra breve galleria si innesta sulla A7 e prosegue a sud in galleria per innestarsi sulla A12 nella parte alta della valletta del Rio Torbella. Il tracciato prevede anche una bretella autostradale di collegamento integralmente in galleria tra Val Varenna e l'aeroporto integralmente in galleria.

Tracciato 2: alternativa medio-alta

In questo caso si parte dalla Val Polcevera immediatamente a valle della confluenza con il torrente Secca. Dalla Val Varenna, dopo un'unica galleria, si attraversa il torrente Polcevera per raggiungere l'area del casello di Genova-Bolzaneto. Qui, mediante uno svincolo completo di raccordo per tutte le manovre, si prosegue a sud in galleria per innestarsi sulla A12 nella parte alta della valletta del Rio Torbella.

Tracciato 3: alternativa intermedia

Con questa ipotesi la Gronda attraversa la Val Polcevera tra Teglia e Bolzaneto. Dalla Val Varenna, dopo un'unica galleria, si passa il Polcevera, all'altezza di Trasta, con un ponte di 1.000 metri e si prosegue in galleria sotto il quartiere Begato per innestarsi sulla A7 e sulla A12.

Tracciato 4: alternativa bassa con rifacimento del ponte Morandi a monte

Attraversa la Val Polcevera all'altezza dell'attuale Ponte Morandi che viene demolito e ricostruito a monte del precedente. Dalla Val Varenna giunge in galleria presso l'imbocco dell'attuale Ponte Morandi che viene demolito. Il nuovo ponte, di 959 metri, è dotato di quattro corsie per senso di marcia (con capacità doppia dell'attuale ponte) perché deve raccogliere il traffico proveniente dalla nuova Gronda e dalla vecchia A10. Il nuovo ponte è costruito subito a monte del precedente e rappresenta anche il punto di connessione con Genova Ovest. Subito dopo, il tracciato si collega con la A7 e attraverso di essa raggiunge la A12.



Tracciato 5: alternativa bassa con rifacimento del Ponte Morandi verso mare

È identica alla precedente ipotesi salvo che il nuovo ponte, lungo 1.120 m, in sostituzione del Ponte Morandi, viene costruito immediatamente a valle dell'attuale ponte (lato mare).

IL DIBATTITO PUBBLICO

Per un'opera infrastrutturale di così elevato valore e utilità per la collettività come la Gronda di Genova si è fatto ricorso per la prima volta in Italia al Dibattito pubblico, un valido strumento di confronto con la collettività molto utilizzato in Francia dove è previsto dalla legge.

Il dibattito pubblico è un'importante occasione di confronto e non ha l'obiettivo di raggiungere decisioni sul tracciato che restano interamente nelle mani degli organi competenti. Il Dibattito pubblico può aiutare non solo a migliorare il progetto ma anche a prendere la decisione migliore sollevando gli amministratori dalla responsabilità di dover valutare le modalità di esecuzione dell'opera, di negoziare i singoli aspetti esecutivi e di oggettivizzare l'impatto sui singoli stakeholder.

Per il progetto della Gronda di Genova, Autostrade per l'Italia, il Comune di Genova e l'ANAS decidono di dar voce all'opinione pubblica attraverso il dibattito pubblico che ha visto coinvolti direttamente sul progetto tutti i cittadini.

In quell'occasione Autostrade per l'Italia dichiara: *"La Gronda di Genova è un'opera estremamente importante di cui si discute da anni e di cui si sente la necessità per migliorare il traffico automobilistico in uno dei nodi autostradali più importanti e complessi d'Italia. Autostrade per l'Italia è consapevole dell'impatto sociale, ambientale e paesaggistico che la realizzazione dell'opera può avere sui*

COMPOSIZIONE DELLA COMMISSIONE PER IL DIBATTITO PUBBLICO

Luigi Bobbio

Presidente

Esperto in analisi delle politiche pubbliche e in processi decisionali inclusivi - Università di Torino

Andrea Mariotto

Commissario

Esperto in pianificazione territoriale Università IUAV di Venezia

Paola Pucci

Commissario

Esperta in pianificazione delle infrastrutture di trasporto - Politecnico di Milano

Jean-Michel Fourniau

Commissario associato

Ingegnere dei trasporti Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité (Parigi)

territori interessati dal tracciato ed è per questo motivo che sente la necessità di confrontarsi con chi abitualmente vive e lavora su quei territori. Pertanto, Autostrade per l'Italia, l'ANAS e il Comune di Genova che hanno proposto il Dibattito pubblico, prenderanno in esame quanto emergerà nel corso del dibattito, per la scelta finale del tracciato".

Con il Dibattito pubblico Autostrade per l'Italia si pone quindi un duplice obiettivo:

- condividere con la popolazione varie opzioni progettuali al fine di individuare la più utile (la meno impattante) per la collettività;
- migliorare l'impatto del progetto (l'opzione prescelta lo rende più semplice ed economico da eseguire).

Per garantire lo svolgimento corretto del dibattito e dare spazio a tutti i punti di vista è stata nominata una commissione di esperti esterna al mondo genovese. La Commissione non aveva il compito di esprimersi sul progetto, né di valutare le alternative di tracciato, ma

I NUMERI DEL DIBATTITO PUBBLICO

Presentazioni e incontri con il pubblico nel periodo febbraio-aprile 2009	14
Partecipanti interessati alle presentazioni e agli incontri tematici sul Progetto Gronda	4.180
Media: numero di articoli pubblicati sul Dibattito pubblico nel periodo febbraio-aprile 2009	387

esclusivamente di garantire che il dibattito si svolgesse in modo corretto e approfondito e che associazioni e cittadini potessero esprimere il proprio punto di vista.

Il dibattito pubblico sulla Gronda di Genova è durato tre mesi, dal 1° febbraio al 30 aprile 2009. È stato il primo caso in Italia di “débat public” relativo a una grande opera infrastrutturale basato sulla metodologia sperimentata in Francia dalla commissione nazionale du débat public, che impone l'apertura obbligatoria del débat public per opere che superano una certa soglia. Nel caso di Genova la scelta è stata compiuta dal Comune in accordo con Autostrade per l'Italia con l'idea di fondo di aprire un confronto pubblico preventivo su una grande infrastruttura prima che essa giungesse allo stadio della progettazione.

Per tutto questo periodo qualsiasi cittadino ha potuto:

- trovare informazioni, dati e documenti sul sito del Dibattito pubblico,

continuamente aggiornato con i verbali degli incontri;

- formulare domande o esprimere opinioni sul sito;
- presentare il proprio punto di vista con un breve documento scritto che è stato pubblicato sul sito, con una medesima veste grafica, sotto la denominazione Quaderni degli attori;
- partecipare agli incontri pubblici.

COME SI CONCLUDE IL DIBATTITO PUBBLICO

Il Dibattito pubblico è costato circa 200.000 euro (pari allo 0,006% del costo stimato dell'opera), di cui il 65% a carico di Autostrade per l'Italia e il 35% a carico del Comune di Genova (che inoltre impiega proprie risorse umane e materiali nell'organizzazione del dibattito). Autostrade per l'Italia, nei 15 giorni successivi alla chiusura del Dibattito pubblico, ha dichiarato pubblicamente le modifiche da introdurre alla luce degli argomenti sollevati nel corso del dibattito stesso, motivando le proprie scelte.



Tra le alternative proposte la scelta è ricaduta sull'opzione di tracciato n. 2 modificato, che prevede l'attraversamento della Val Polcevera in corrispondenza del casello di Genova-Bolzaneto.

Il progetto Gronda di Ponente emerso durante il dibattito pubblico è meno impattante, più semplice e più economico da eseguire rispetto al progetto originario. Con il dibattito la migliore soluzione possibile di esecuzione della Gronda è stata trovata e verificata.

L'8 febbraio del 2010 tutti gli Enti coinvolti e Autostrade per l'Italia sottoscrivono un protocollo d'intesa per definire indirizzi e criteri delle opere da realizzare.

All'inizio del 2011 Autostrade ultima il progetto definitivo e il 14 aprile, per la validazione tecnica, lo inoltra all'ANAS

che emette parere favorevole il 26 luglio. Contemporaneamente, il 15 giugno 2011, il Ministero dell'Ambiente riceve la richiesta per l'avvio della Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) e viene pubblicato il progetto.

Successivamente Autostrade per l'Italia ha fornito al Ministero tutte le integrazioni richieste dalla commissione VIA.

Il dibattito pubblico di Genova è servito, quindi, a rassicurare la collettività e i suoi rappresentanti sul fatto che la migliore soluzione possibile per la costruzione della Gronda sia stata trovata e verificata. Ora spetta alle Istituzioni Politiche e alle Amministrazioni Locali, in rappresentanza dei cittadini di Genova, decidere se realizzare o meno quest'opera.





Piano antirumore

4.10

Il Piano di Risanamento Acustico ha l'obiettivo di ricondurre entro i limiti di legge il livello dei rumori legati alla circolazione autostradale.

La normativa di riferimento è la Legge quadro 447/95 con i decreti attuativi (DM 29/11/2000 e DPR 142/2004) e i limiti fissati dal DPR 142 che definisce per ciascuna tipologia di infrastruttura i valori da rispettare.

In anticipo rispetto all'approvazione definitiva del Piano di risanamento acustico, Autostrade per l'Italia ha comunicato al Ministero dell'Ambiente di voler avviare 44 interventi sulla propria rete per adempiere alla Convenzione.

Il programma dei lavori proposto da Autostrade per l'Italia è approvato da ANAS nel 2009 quando il Piano di risanamento acustico è ancora in discussione.

Solo a novembre 2010, infatti, la conferenza Stato-Regioni approva lo Schema d'Intesa per le modalità di realizzazione del Piano, il primo stralcio del Piano stesso e la graduatoria nazionale degli interventi.

A marzo 2011, il Ministero dell'Ambiente ratifica con il Decreto 34/2011

l'approvazione del primo stralcio del Piano di risanamento acustico stesso e la graduatoria nazionale degli interventi.

Metodologie di analisi all'avanguardia e soluzioni progettuali innovative: le chiavi del successo per realizzare oltre 980 km di barriere fonoassorbenti.

Sono 982 i km di barriere stimati nel Piano di risanamento acustico e si dividono in tre gruppi:

1. 687 km su autostrade esistenti;
2. 163 km su ampliamenti realizzati o in realizzazione;
3. 132 km su futuri ampliamenti previsti nell'ambito dell'art. 15 della Convenzione Unica.

Il valore stanziato per la realizzazione del Piano, da completare entro il 2022, è di circa 1 miliardo di euro e si riferisce ai 687 km di autostrade esistenti perché la copertura economica degli altri interventi è già inclusa nei progetti di ampliamento.



LA REALIZZAZIONE DEL PIANO

Il Piano è stato sviluppato su tre capisaldi:

- l'utilizzo di metodologie di analisi e di supporto alla progettazione acustica molto sofisticate, basate su tecnologie all'avanguardia nel mondo;
- la fase attuativa del piano su tutta la rete autostradale (equivalente a una porzione di territorio lunga circa 2.850 km e ampia 250 m da ambo i lati del nastro stradale), basata sull'utilizzo di soluzioni progettuali di tipo standard, elaborate nell'ambito del "caso pilota di Genova";
- il presidio interno delle fasi mission-critical del piano - progettazione acustica ed esecutiva degli interventi - che punta all'ottimizzazione degli interventi stessi anche attraverso

il miglioramento continuo degli strumenti progettuali e la loro innovazione.

METODOLOGIE DI ANALISI

Le aree di criticità acustica sono individuate sulla base di una cartografia tridimensionale realizzata con tecnica LIDAR (Light Impulse Detecting And Ranking) che ricostruisce l'intera fascia di pertinenza acustica autostradale (250 m dal confine di proprietà) per un totale di 1.500 km² di territorio con precisione submetrica (+/- 30 cm). La post elaborazione delle foto digitali, congiuntamente ai dati laser e alle informazioni di georeferenziazione dell'elicottero, consente di ottenere un modello tridimensionale, idoneo alla simulazione acustica.

La progettazione preliminare degli interventi di protezione acustica prevede:

- interventi sulla sorgente rumorosa (pavimentazioni fonoassorbenti);
- interventi sulla lungo la via di propagazione (barriere fonoassorbenti verticali, verticali con aggetto e gallerie antirumore);
- interventi direttamente sul ricettore (finestre silenti, ecc).

LA FASE ATTUATIVA E "IL CASO PILOTA DI GENOVA"

Le soluzioni sono state elaborate nell'ambito del "caso pilota di Genova", un vero e proprio laboratorio in scala reale, realizzato grazie a una commissione presieduta dal Ministero dell'Ambiente a cui hanno partecipato, oltre ad Autostrade per l'Italia, la Prefettura, il Comune di Genova e, con ruolo consultivo, la Regione Liguria e la Provincia di Genova.

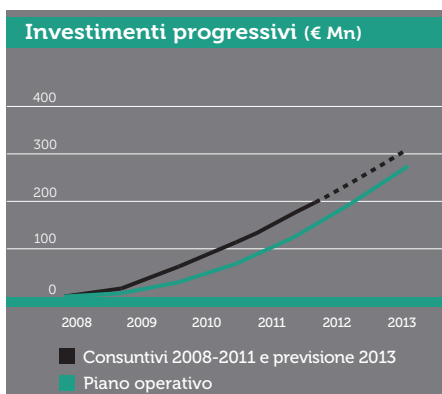
I 16 interventi realizzati hanno portato all'installazione di 186.000 m² tra barriere e gallerie antirumore di cui hanno beneficiato 133.000 abitanti.

Sulla base di questa esperienza, nel 2008 sono state condivise con ANAS, 23 tipologie standard di interventi di risanamento, sviluppate anche nell'ottica di facilitare l'esecuzione degli interventi manutentivi.

IL PRESIDIO INTERNO DELLE FASI "MISSION-CRITICAL"

Autostrade per l'Italia si è dotata di una struttura operativa che svolge internamente tutte le attività ad alto impatto sulla realizzazione del piano: monitoraggio ante operam e progettazione acustica, progettazione esecutiva e direzione lavori. I risultati sono stati i seguenti:

- a fine 2012 sono stati realizzati investimenti progressivi per circa 175 milioni di euro, superiori rispetto alle previsioni contenute nel Piano Operativo concordato con ANAS;
- sono stati già installati circa 66 km di barriere antirumore;
- sono stati realizzati gli interventi più impegnativi in tutto il territorio urbano dell'area ligure con il risanamento completo delle autostrade A10, A12 e del tratto urbano dell'A7.







ATTENZIONE
PROSSIMO CANTIERE
IN LENTO MOVIMENTO

24

05 SICUREZZA

- 5.1** Risultati sulla mortalità e l'incidentalità
- 5.2** Pavimentazione e asfalto drenante
- 5.3** Barriere di sicurezza
- 5.4** Manutenzione di ponti, viadotti e gallerie
- 5.5** Piano Sicurezza Gallerie
- 5.6** Interventi, tecnologie e strumenti per la sicurezza
- 5.7** Manutenzione della rete



Risultati sulla mortalità e l'incidentalità

5.1

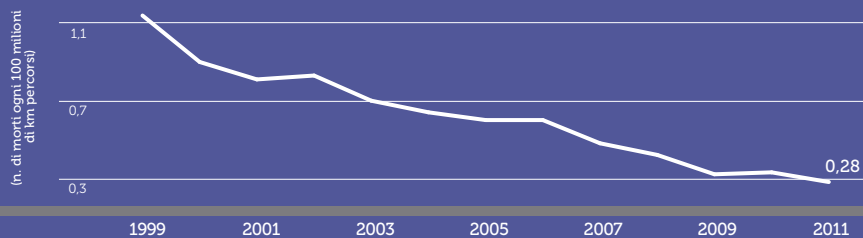
RIDUZIONE DEL TASSO DI MORTALITÀ

Il costante impegno di Autostrade per l'Italia per migliorare l'infrastruttura e per incidere sui comportamenti di guida ha determinato un crollo del tasso di mortalità del 75%, tra il 1999, anno precedente alla Privatizzazione della Società, e il 2011. Questo dato si traduce in oltre 300 vite salvate ogni anno.

Grazie a questi risultati Autostrade per l'Italia è riuscita a conseguire, già nel 2008, con due anni di anticipo, l'importante obiettivo fissato dall'Unione Europea di riduzione del 50% della mortalità entro il 2010.

Sull'intera rete di Autostrade per l'Italia il tasso di mortalità si è ridotto del 75%. Sono oltre 300 le vite umane salvate ogni anno.

Gruppo Autostrade:
Andamento temporale del Tasso di mortalità

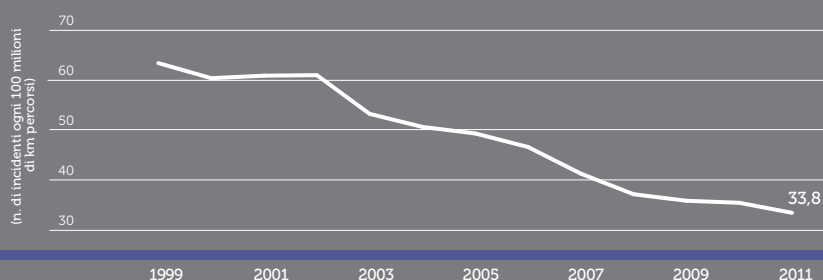


RIDUZIONE DEL TASSO DI INCIDENTALITÀ

Gli effetti delle attività e degli interventi realizzati per il miglioramento della sicurezza hanno prodotto risultati

positivi anche sull'incidentalità generale. Dal 1999 al 2011 il tasso di incidentalità si è ridotto del 47%, passando da 63,6 a 33,8.

Gruppo Autostrade: Andamento temporale del Tasso di incidentalità





Pavimentazione e asfalto drenante

5.2

La manutenzione dell'infrastruttura è fondamentale per la sicurezza e il comfort di viaggio dei clienti. Per questo motivo Autostrade per l'Italia opera con impegno costante per garantire condizioni di efficienza funzionale e aumentare gli standard di sicurezza della sua complessa ed estesa rete.

Essenziale per la sicurezza è la cura delle pavimentazioni.

Sulla rete di Autostrade per l'Italia, tra il 2003 e il 2008, si sono registrati volumi di intervento molto elevati in termini di stesa di nuovi asfalti (metri quadrati trattati), come emerge dalla tabella "Volumi di intervento".

Dal 2009 la tendenza si inverte e diminuiscono gli interventi necessari grazie al minor numero di difetti riscontrati. Un risultato raggiunto in seguito alla velocissima crescita delle superfici trattate in soli sei anni. Per queste ragioni cambia la strategia

Sono fattori determinanti per la sicurezza sulla strada e per il comfort dei clienti. L'asfalto drenante copre oggi l'intera rete di Autostrade per l'Italia. Un caso unico in Europa.

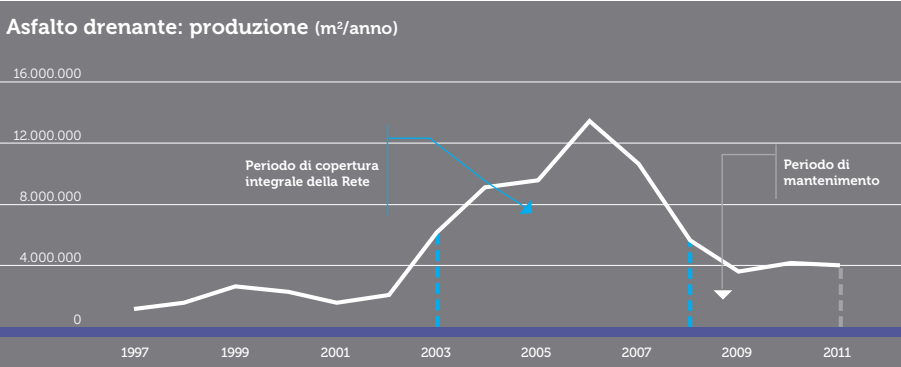
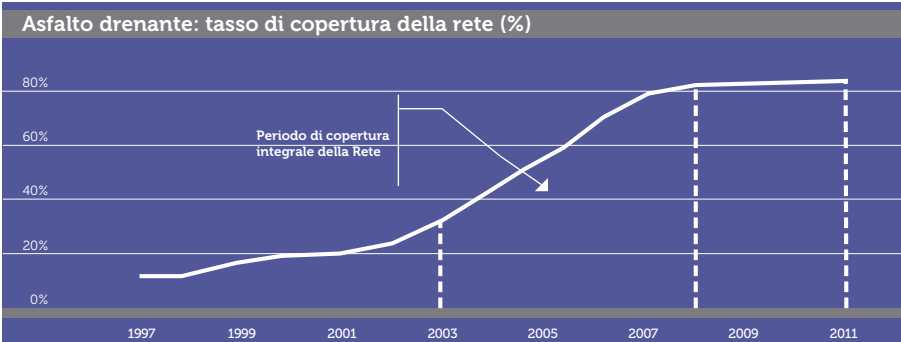
di mantenimento che oggi persegue principalmente l'obiettivo di preservare gli alti livelli qualitativi raggiunti.

ASFALTO DRENANTE

Alla qualità e sicurezza dell'infrastruttura ha contribuito, in termini rilevanti la copertura integrale - un caso unico in Europa - della superficie stradale con conglomerato drenante (anti-pioggia). Attuata in tempi brevissimi, dal 2003 al 2008, e con programmi annuali ingenti (da 6 a 14

PAVIMENTAZIONI: VOLUMI DI INTERVENTO

	1997	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
m ² totali (x 1.000)	8.932	10.992	12.268	14.561	14.992	14.926	19.784	16.132	10.624	6.884	7.230	7.109
m ³ totali (x 1.000)	555	630	631	639	817	1.017	1.202	1.079	783	531	433	434
m ² drenanti (x 1.000)	1.158	1.737	2.093	5.923	9.136	9.444	13.479	10.594	5.629	3.584	4.095	4.074



milioni di m²/anno), ha portato la percentuale di copertura della rete all'83% circa. Questo livello rappresenta la percentuale massima raggiungibile, tenuto conto dei tratti interessati da lavori di adeguamento e potenziamento, e dei tratti in cui ne è sconsigliato l'utilizzo, come quelli di montagna. In caso di pioggia, questo particolare tipo di asfalto evita l'aquaplaning e il cosiddetto "spray"⁽¹⁾, la polverizzazione dell'acqua che normalmente rimane sulla pavimentazione.

Punto debole degli asfalti drenanti, oltre alla impossibilità di impiegarli sui tratti di montagna per la maggiore esposizione al rischio ghiaccio e neve, è la minore resistenza ai danni causati dalle azioni meccaniche (incisioni da cerchioni di mezzi pesanti, lame sgombraneve, torce di mezzi soccorso, ecc.).

Per questi motivi Autostrade per l'Italia ha studiato un perfezionamento della miscela del "drenante tradizionale" introducendo un nuovo prodotto, denominato "drenante strutturale" che, conservando i valori di drenabilità, presenta un sensibile aumento della resistenza alle azioni meccaniche.

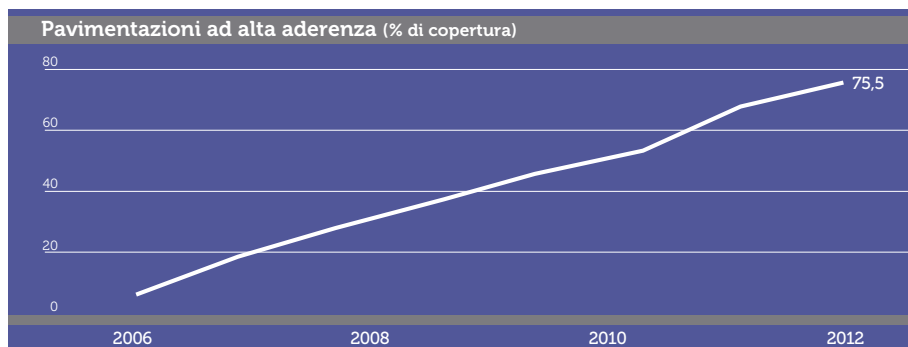
INTERVENTI STRUTTURALI

Per gli interventi strutturali necessari al rifacimento delle pavimentazioni danneggiate sono state affinate tecniche innovative di riciclaggio in sito con "bitume schiumato" che, rispetto ai tradizionali "misti cementati", garantiscono un migliore supporto agli strati in conglomerato bituminoso, incrementando la vita utile di tutta la pavimentazione e riducendo i tempi di cantierizzazione.

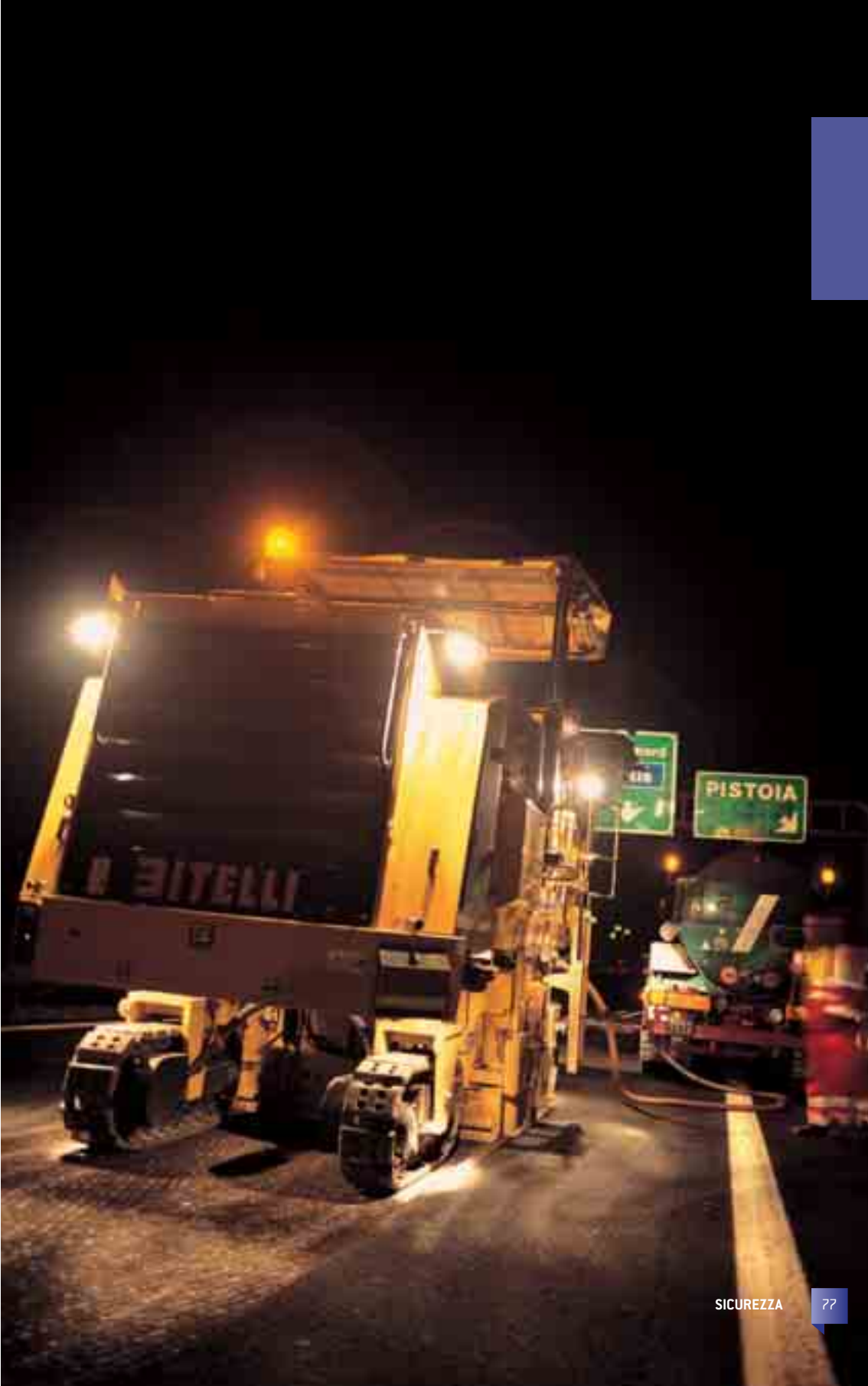
PAVIMENTAZIONI SPECIALI

Nel settore degli interventi superficiali, Autostrade per l'Italia ha anche introdotto nuove tecnologie (Grip Road) per migliorare la sicurezza in aree dove l'unica azione possibile per mitigare l'incidentalità è realizzabile sulla pavimentazione, incrementando l'aderenza.

Si tratta di una pavimentazione speciale costituita da un inerte sintetico (bauxite calcinata) incollato alla superficie stradale da resina epossidica.



[1] Fenomeno che provoca il sollevamento e la polverizzazione dell'acqua presente sulla superficie degli asfalti tradizionali per effetto degli pneumatici, causando un forte abbassamento della visibilità.





Barriere di sicurezza

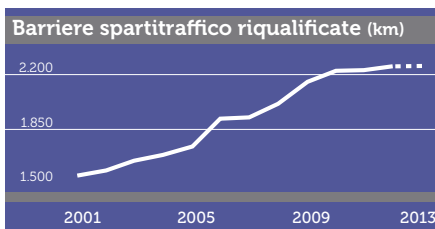
5.3

INTERVENTI

Nel 2006 Autostrade per l'Italia, nonostante la normativa vigente non obbligasse i gestori alla riqualifica delle barriere di sicurezza esistenti, ha dato corso a un programma per la riqualifica di circa 900 km di barriere spartitraffico di prima generazione (metalliche a doppia onda), allora in esercizio su alcune tratte, in modo da completare la riqualifica della rete attraverso l'installazione di barriere moderne, validate attraverso crash test, omologate o marcate CE secondo la vigente normativa nazionale ed europea: tale programma è attualmente in fase finale di completamento con l'ultima tratta in A23 (km 60-119).

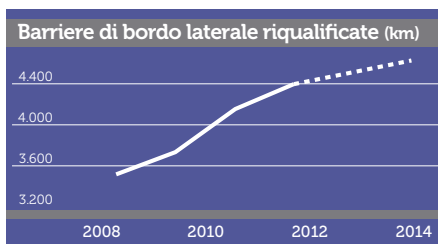
Inoltre, nel 2010, Autostrade per l'Italia ha avviato un programma per le barriere di bordo laterale sulle tratte equipaggiate

900 km di autostrade con nuovi e moderni spartitraffico. Partita la riqualificazione di 2.200 km di barriere laterali.



con barriere a due onde di primo impianto, progettate con metodi tradizionali e non verificate con prove d'urto in scala reale.





La riqualificazione riguarda circa 2.200 km di bordo laterale e, tra il 2010 e il 2012, sono già stati affidati gli interventi relativi a 1.225 km.

RICERCA E SVILUPPO

Autostrade per l'Italia è continuamente impegnata a garantire la massima sicurezza per i clienti. Per raggiungere questo obiettivo, Autostrade per l'Italia investe continuamente nello sviluppo e nella certificazione di nuovi dispositivi, barriere di sicurezza o assorbitori d'urto, "omologati" o marcati CE secondo la normativa nazionale ed europea. Gli investimenti in ricerca hanno portato Autostrade per l'Italia a progettare e certificare dispositivi innovativi, con integrazione delle funzioni di sicurezza e di antirumore ("integautos"), da utilizzare nei punti in cui gli spazi disponibili non consentono installazioni separate.

Tra gli assorbitori d'urto assume

particolare rilevanza il compatto ASSO-ASPI che è stato sviluppato da Autostrade per l'Italia per proteggere in galleria punti particolarmente sensibili agli impatti frontali (spigoli di by-pass o di piazzole di sosta).

In particolare il modello ASPI 50-1 nasce per la protezione degli spigoli frontali dei by-pass dove sono stati creati dei "luoghi sicuri temporanei". In questi casi, per consentire l'apertura e la chiusura delle porte dei rifugi, sono stati stabiliti dei vincoli di installazione fortemente restrittivi:

- dimensione longitudinale inferiore a 3 m, dimensione trasversale minore di 1,5 m;
- funzionamento redirettivo e resistenza al fuoco con assenza di vapori tossici.

Nessun attenuatore d'urto disponibile sul mercato, però, era in grado di soddisfare requisiti prestazionali così stringenti. Perciò, Autostrade per l'Italia ha deciso di progettare e testare un dispositivo innovativo, ASSO-ASPI-50-01, un assorbitore redirettivo modulare, totalmente in materiale metallico, che funziona sul principio dei "crash box" di derivazione automotive, di dimensioni molto compatte (2,89 x 1,32 m), ad arretramento nullo.





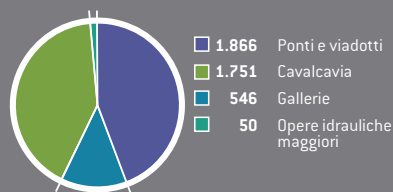
Manutenzione di ponti, viadotti e gallerie **5.4**

Sulla rete di Autostrade per l'Italia sono presenti oltre 4.200 opere maggiori tra ponti, viadotti e gallerie e 9.000 opere idrauliche minori. Ponti, viadotti e gallerie rappresentano, in estensione, più del 12% della rete autostradale.

Le attività di sorveglianza delle opere d'arte della rete sono classificabili principalmente in:

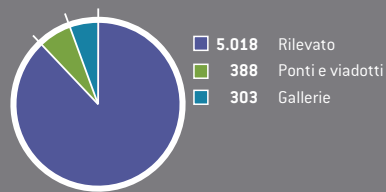
- sorveglianza sistematica di legge per opere con luce superiore o uguale a 10 m (Circolare Ministero dei Lavori Pubblici n. 6736/61 del 1967): quattro ispezioni annuali effettuate da tecnici diplomati di cui una con un ingegnere;
 - sorveglianza di dettaglio con ispezioni periodiche effettuate da tecnici specializzati;
 - prove non distruttive anche a supporto della progettazione degli interventi di ripristino
- (carbonatazione, cloruri, riflettometriche, ecc.);
 - monitoraggio geotecnico visivo, strumentale e attraverso campagne di indagini geognostiche;
 - monitoraggio idraulico sia delle opere maggiori (superiori o uguali a 10 m) sia di quelle minori (inferiori a 10 m). Di quest'ultime viene effettuata anche la catalogazione.

Opere maggiori presenti sulla rete di Autostrade per l'Italia

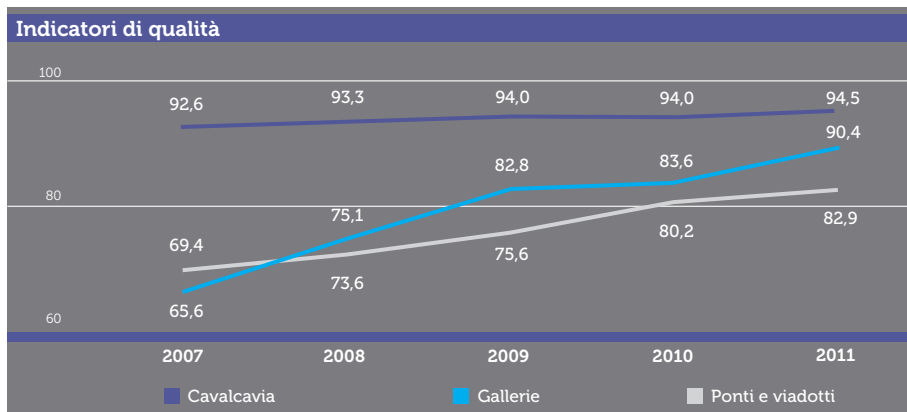


Totale opere: **4.213**

Sviluppo della rete di Autostrade per l'Italia (km)



Totale carreggiate: **5.709 km**



Con i risultati delle ispezioni si alimentano banche dati che permettono la consultazione istantanea dello stato di conservazione delle opere della rete. L'evoluzione dello stato dei difetti è rappresentata attraverso l'assegnazione di voti. Pianificando e eseguendo i lavori, Autostrade per l'Italia interviene con precisione sulle opere, eliminando in modo definitivo i difetti.

In seguito agli interventi, progettati tenendo conto anche delle prove non distruttive eseguite sui calcestruzzi, migliora lo stato di conservazione delle opere con conseguente modifica dei voti e aumento dell'indicatore di qualità. Le attività di manutenzione preventiva non si limitano alle opere maggiormente degradate ma si estendono anche a quelle che necessitano di interventi nel medio periodo. Complessivamente, i costi di manutenzione superano i 40 milioni di euro l'anno.

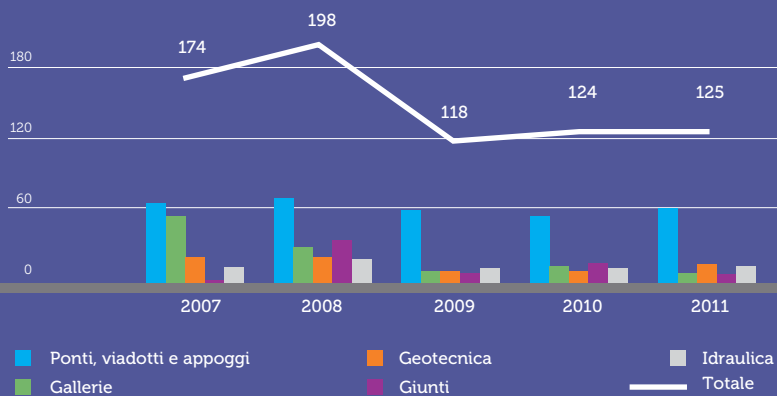
ATTIVITÀ (PIANIFICAZIONE, PROGETTAZIONE, AFFIDAMENTO LAVORI, CONTROLLO LAVORI)

- Stesura reportistica ANAS con pianificazione annuale: [i cosiddetti piani F1 e F2].
- Condivisione cronoprogramma cantieri

con le Direzioni di Tronco per l'ottimizzazione delle interferenze reciproche.

- Pianificazione delle attività di manutenzione sulla base dei dati del monitoraggio e della sorveglianza e attivazione delle progettazioni.
- Controllo e verifica delle attività di progettazione, di indagini e rilievi.
- Predisposizione documentazione e cura degli iter approvativi degli enti competenti.
- Predisposizione e verifica della documentazione di appalto e contrattuale.
- Controllo su tempi e costi dell'esecuzione degli interventi, con adeguamento delle previsioni di budget.
- Definizione criteri e ottimizzazione degli standard tipologici di intervento.
- Progettazione interventi miglioramento visibilità dei piedritti.
- Adempimento D.P.C.M. n. 3274 tramite la consegna alla Protezione Civile del censimento di tutte le 4.917 opere della rete e della valutazione vulnerabilità sismica per le 1.246 opere in zona 1 e 2.

Numeri appalti attivati



INTERVENTI PIÙ SIGNIFICATIVI

Nell'ambito della gestione degli appalti vengono esercitate le seguenti attività 2007-2011.

GEOTECNICA



Consolidamento frana Viadotto Veilino A12 - pozzo drenante di grande diametro [€ 2.750.000]



Sistemazione dissesto spalla nord Viadotto Fella VII A23 [€ 195.000]

IDRAULICA



Scalzamento fondazione Opera Idraulica maggiore località Tevere Giove [€ 860.000]
Situazione ante operam



Situazione post operam

GALLERIE



Impermeabilizzazione di piedritti mediante un sistema accoppiato composto da teli in PVC



Ciclo di verniciatura a elevate prestazioni che consente il lavaggio del piedritto con basse pressioni

VIADOTTI



Ripristino del viadotto Buonanotte, A14 al km 450+808 [€ 780.000]
Situazione ante operam



Situazione post operam



Piano Sicurezza Gallerie 5.5

Il Piano Sicurezza Gallerie prevede una serie di interventi sulla rete di Autostrade per l'Italia per assicurare maggiore tutela per chi viaggia, la riduzione dell'impatto dei cantieri sulla circolazione e sul territorio e più rispetto per l'ambiente. Il Piano prevede il rifacimento di tutti gli impianti di illuminazione, ventilazione e sicurezza di 407 gallerie della rete.

550 progetti, più di 2.000 interventi e oltre 142 milioni di euro di investimenti. Il Piano Sicurezza Gallerie ha ridotto del 54,6% l'incidentalità nelle gallerie di Autostrade per l'Italia.

Piano Sicurezza Gallerie

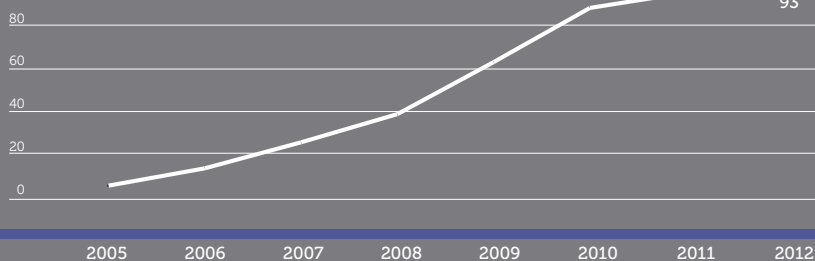


- 25% Ventilazione
- 37% Illuminazione ordinaria e di esodo
- 10% Comunicazione e gestione del traffico
- 19% Monitoraggio e controllo
- 9% Interventi strutturali

Con l'applicazione del Piano Sicurezza Gallerie l'incidentalità nelle gallerie di Autostrade per l'Italia si è ridotta del 54,6% tra il 2003 e il 2010.

Lo stato di avanzamento del Piano Sicurezza delle Gallerie ha superato il 90% e si compone di 550 progetti che prevedono oltre 2.000 interventi. È suddiviso in 25 appalti, 18 ultimati

Piano Sicurezza Gallerie - Avanzamento delle opere (%)



e sette in corso. Per il Piano sono stati stanziati 142,8 milioni di euro. Nel dicembre 2002 il Piano è stato inserito all'interno della IV Convenzione Aggiuntiva tra ANAS e Autostrade per l'Italia ed è stato sottoscritto quattro anni prima del D.Lgs. 264/2006 di Attuazione della Direttiva Europea 2004/54/CE in materia di sicurezza per le gallerie della rete stradale transeuropea, con cui è in gran parte allineato.

Nonostante l'elevato numero di interventi la circolazione non ha subito particolari disagi per via dei cantieri. Autostrade per l'Italia, infatti, ha scelto di effettuare i lavori prevalentemente di notte, assicurando alla circolazione almeno una parte della carreggiata e ha disposto brevi chiusure solo in casi eccezionali.

Tra i benefici derivanti dal Piano Sicurezza Gallerie c'è l'introduzione dell'illuminazione di fondo a LED. Oltre a un'accresciuta tutela dell'ambiente, per via dei minori consumi energetici, e a una maggiore sicurezza per chi guida, il LED ha un tempo di vita medio di 90.000 ore (la vecchia illuminazione ai vapori di sodio ad alta pressione si fermava a 20.000) e, quindi, necessita di minore manutenzione. Questo comporta un minor numero dei cantieri riducendo i disagi per il traffico e aumentando la sicurezza per gli operatori.

INTERVENTI EFFETTUATI

Totale gallerie (fornci):	407
di cui appartenenti alla rete transeuropea di lunghezza superiore a 500 m	186

TIPOLOGIE DI INTERVENTI

Impianto di illuminazione
Illuminazione di sicurezza
Illuminazione di evacuazione
Impianto di ventilazione
Rilevamento qualità dell'aria
Telecamere
Rilevamento automatico incidenti
Rilevamento automatico incendi
Sensore lineare di temperatura
Segnaletica di emergenza
Freccia/croce e PMV in ingresso
Sistema di supervisione locale
Centro di controllo
Allestimento rifugi
Gruppi elettrogeni
Cabine elettriche
Vasca di accumulo idrico e idranti

Oggi tutte le gallerie di Autostrade per l'Italia sono equipaggiate di illuminazione di fondo a LED. Infine, per la protezione di cuspidi dei bypass e delle piazzole di sosta in galleria, è stato messo a punto da Autostrade per l'Italia un dispositivo innovativo di attenuazione d'urto, denominato "ASSO". Il dispositivo, sottoposto a crash test e omologato, è progettato per ottenere una decelerazione graduale e controllata per i veicoli leggeri urtanti, in accordo con il DM 2367/2004.





Interventi, tecnologie e strumenti per la sicurezza

5.6

La sicurezza dei clienti è una delle priorità di Autostrade per l'Italia. Per fare in modo che chi percorre la rete in gestione lo faccia in modo sicuro, Autostrade per l'Italia ha messo a punto un ampio piano di interventi che riguardano specifici temi.

BY-PASS

Sono stati chiusi tutti i 1.900 varchi presenti sullo spartitraffico esistente tra le carreggiate e sostituiti con strutture mobili per consentirne l'apertura in situazioni di emergenza.

PUNTI A INCIDENTALITÀ SUPERIORI ALLA MEDIA (PISM)

Autostrade per l'Italia effettua un'analisi di incidentalità per ciascuna fascia di

Chiusi 1.900 by-pass sullo spartitraffico. E in più 1.650 interventi sui punti a maggiore incidentalità, reti antiscavalcamento, rafforzamento della segnaletica, attenuatori d'urto.

estensione di 1 km, riportando il numero degli incidenti registrati nell'anno in corso e confrontandolo con quello degli anni precedenti. I cosiddetti PISM sono quelle fasce chilometriche in cui si riscontra un numero di incidenti superiori alla media.

Andamento temporale del numero di incidenti nei PISM



In corrispondenza dei PISM, dal 2002 a oggi sono stati effettuati 1.650 interventi:

- 850 interventi di potenziamento della segnaletica standard;
- 500 interventi di segnaletica ad alto impatto (luminosa, ecc.);
- 75 interventi di stesa di pavimentazione ad alta aderenza;
- 225 interventi contro i comportamenti non conformi al Codice della Strada (box autovelox, ecc.).

Grazie a questi interventi il numero di incidenti registrati nei PISM si è ridotto del 63% dal 2002 al 2011.

RETI ANTISCAVALCAMENTO

Sono state installate delle reti antiscavalco centrali su tutti i viadotti con carreggiate separate (circa 300 km) che hanno consentito di azzerare i decessi legati a eventi accidentali.



SEGNALETICA DI PREVENZIONE CONTROMANO

Sulla pavimentazione dei 266 svincoli della rete sono posizionate frecce direzionali nei punti in cui potrebbero verificarsi errori di valutazione dei sensi di marcia da parte dei conducenti. In tutti gli accessi all'autostrada (caselli, Aree di Servizio, parcheggi) sono inoltre presenti 1.000 cartelli dissuasivi con accorgimenti fotometrici e dimensionali per evitare gli ingressi contromano.



Cartelli dissuasivi collocati agli svincoli in uscita per evitare l'entrata dei veicoli in contromano

SEGNALETICA PIAZZOLE DI EMERGENZA

Sono installati sulla rete appositi cartelli per dissuadere l'utenza dall'utilizzo scorretto delle piazzole di emergenza come piazzole di sosta. Per le soste prolungate in caso di emergenza, il cliente dispone di segnaletica orizzontale per identificare le zone più adeguate in cui collocare il mezzo.

INTEGRAZIONE DELLA SEGNALETICA DI CANTIERE

Per migliorare la sicurezza del traffico in corrispondenza dei cantieri autostradali e per ridurre i rischi per gli operatori, Autostrade per l'Italia effettua una serie di integrazioni agli standard previsti dalle normative vigenti. Dal 2006 al 2011 gli incidenti in prossimità di cantiere si sono ridotti del 33% e quelli con conseguenze alle persone in prossimità di cantiere del 42%.

Tra le principali innovazioni:

- i pannelli a messaggio variabile sono sistematicamente utilizzati per le informazioni sulla presenza e localizzazione dei cantieri;
- sono state introdotte (dal 2002) e potenziate (dal 2006) le segnalazioni luminose di preavviso precedenti la segnaletica di legge;
- in tutti i restringimenti o deviazioni di corsia (escluse emergenze), è

previsto l'impiego di frecce direzionali luminose anche in orario diurno;

- sono stati ridefiniti gli standard minimi concernenti la tipologia e potenza delle lampade e l'efficacia delle pellicole rifrangenti utilizzate per i cartelli;
- sono stati prescritti, nei cantieri mobili, dei mezzi di protezione aggiuntivi in presenza di operai e delle caratteristiche di massa minima per gli autocarri trainanti i carrelli luminosi;
- sono stati previsti, d'intesa con la Polizia Stradale, specifici piani di controllo della velocità con utilizzo di box autovelox mobili realizzati da Autostrade per l'Italia;
- è stata adottata (dal 2004) nei cantieri di lunga durata con prevedibile impatto sul traffico una specifica cartellonistica informativa su tipo di lavorazione e durata prevista.

ATTENUATORI D'URTO

Autostrade per l'Italia si è dotata di attenuatori d'urto (integrativi rispetto alla normativa vigente) da impiegare come protezione aggiuntiva per i cantieri in lento movimento sulle corsie di transito. Attualmente sono in uso 10 attenuatori d'urto, con un programma che ne prevede 30 entro giugno 2013.



Tipo di presegnalazione per cantiere mobile in corsia di emergenza



Cartello dissuasore su cavalletto con rilevatore radar di velocità



Box autovelox mobile per cantieri di lavoro tipo standard approvato con il supporto della Polizia Stradale





Manutenzione della rete

5.7

MANUTENZIONE ORDINARIA: LE ATTIVITÀ E IL MONITORAGGIO DELLA RETE

Autostrade per l'Italia effettua un controllo visivo continuo sulla qualità della manutenzione ordinaria della propria rete:

- pulizie e raccolta rifiuti dalle pertinenze;
- sfalcio delle erbe, potatura di alberi e arbusti;
- mantenimento dell'efficienza idraulica delle opere di presidio;
- ripristino dei danni provocati da incidenti;
- ripasso della segnaletica orizzontale, pulizia e riallineamento dei delineatori, imbiancatura/lavaggio dei piedritti delle gallerie;
- ripristino degli standard relativi alla segnaletica verticale;
- ripristini localizzati della pavimentazione;

Migliora la qualità della rete, anche grazie alla gestione diretta. Aumentano gli investimenti di Autostrade per l'Italia in nuovi mezzi e sistemi operativi.

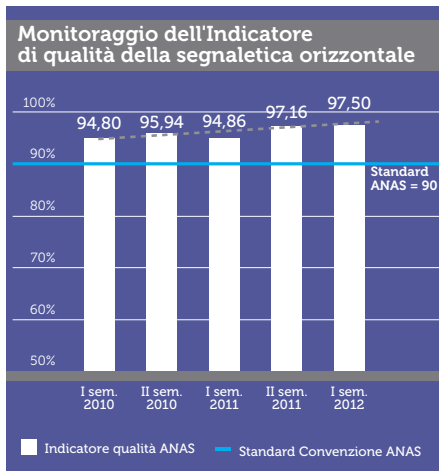
- interventi di minuta manutenzione sulle opere d'arte e i fabbricati.

Il trend delle anomalie mostra un significativo miglioramento in tutte le aree monitorate.

Anche l'indicatore di qualità della segnaletica orizzontale, definito nella Convenzione Unica, è in continua crescita ed è superiore, quasi del 10%, rispetto allo standard convenzionale.

MANUTENZIONE DELLA RETE: TREND DELLE ANOMALIE (N./100 KM)

	Dicembre 2010	Settembre 2012	Variazione
Segnaletica verticale	6,7	1,1	-84%
Pavimentazione	5,3	2,7	-49%
Segnaletica orizzontale	4,2	0,8	-81%
Aree a verde	1,4	0,8	-43%
Altro	4,6	1,6	-65%
Totale	22,2	6,8	-69%

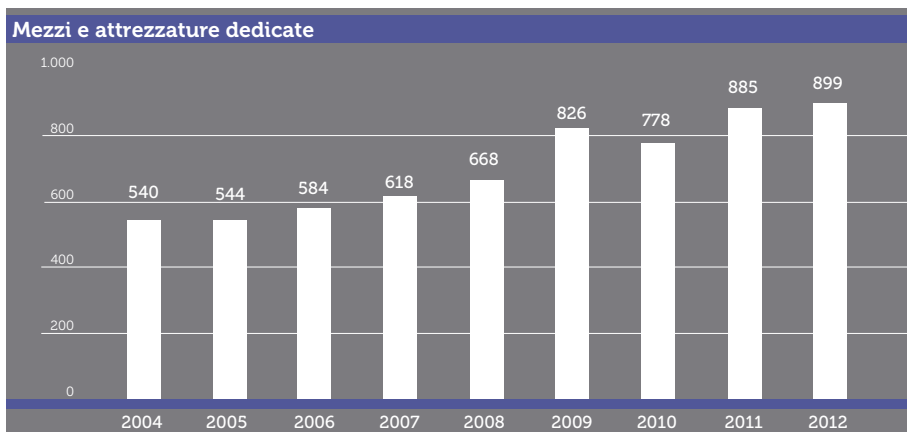


L'Indicatore di Qualità ANAS del 1° semestre 2012 per l'intera rete è pari al 97,50% al di sopra dello standard ANAS (pari al 90%).

EVOLUZIONE DI RISORSE E MEZZI

La quota di attività di manutenzione ordinaria internalizzata (cioè svolta direttamente da personale di Autostrade per l'Italia senza ricorrere a ditte esterne) sul totale delle manutenzioni sulla rete è passata dal 19,5% del 2007 al 37,3% del 2012. Per questo risultato sono decisivi

i cospicui investimenti di Autostrade per l'Italia in mezzi e attrezzature. Anche l'ingegnerizzazione dei cicli di lavoro migliora la produttività e assicura più sicurezza per gli operatori su strada. Il grafico Mezzi e attrezzature dedicate mostra l'evoluzione dei mezzi per l'esercizio e la manutenzione della rete di competenza, dal 2004 a oggi. Sono compresi autocarri, furgoni, autospazzatrici, motopale, rulli compressori, terna per buche salature preventive, carri elevatori e macchine speciali.





06 QUALITÀ DEL SERVIZIO

- 6.1** Fluidità del traffico
- 6.2** Caselli e sistemi di pagamento
- 6.3** Operazioni invernali
- 6.4** Informazioni sulla viabilità



Fluidità del traffico

6.1

I RISULTATI

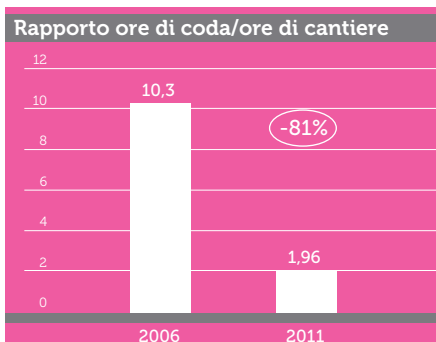
La costante attenzione di Autostrade per l'Italia al traffico sulla propria rete e gli interventi repentini di miglioramento delle potenziali criticità legate alla fluidità hanno permesso di ridurre il tempo perso in code e in rallentamenti, misurato con un indicatore denominato Total Delay (TD).

Il TD misura la differenza tra il tempo medio di percorrenza rilevato su una tratta nel periodo in esame e il tempo medio impiegato in condizioni di deflusso libero a una velocità media specifica della tratta. Tale differenza viene moltiplicata per il numero di veicoli in transito ottenendo il tempo perso in totale da tutti i clienti che hanno percorso il tratto in esame.

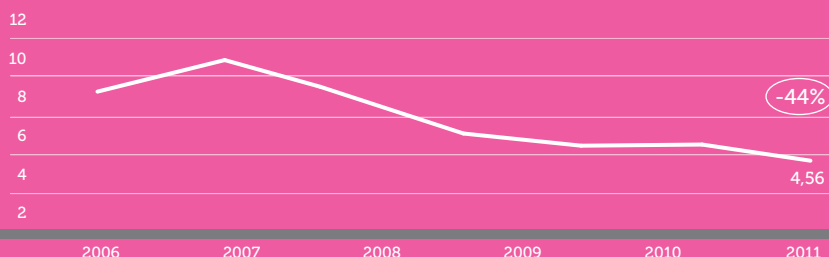
Dal febbraio 2007 l'indicatore è certificato da TÜV Italia secondo la norma ISO 9001:2000. Come evidenziato nel grafico seguente, la riduzione del TD dal 2005 al 2011 è stata del 44% [corrispondente a quasi 3,6 milioni di ore di tempo guadagnato dai viaggiatori]. Inoltre, il rapporto tra le ore di coda

Migliora la fluidità del traffico: il Total Delay si riduce del 44% e il rapporto tra le ore in coda e quelle dei cantieri crolla dell'81% grazie alle nuove terze e quarte corsie e a caselli più ampi e "flessibili".

e le ore di cantiere (x 1.000) è crollato, passando da 10,3 nel 2006 a 1,96 nel 2011, con una riduzione dell'81%.



Andamento temporale del Total Delay (milioni di ore perse)



GLI INTERVENTI

Dal 1999 a oggi sono stati completati oltre 300 km di ampliamenti alla terza e quarta corsia che hanno contribuito notevolmente al miglioramento delle condizioni di fluidità del traffico in termini di tempi medi di percorrenza. Inoltre, molta attenzione è stata rivolta alla gestione dei cantieri finalizzata alla riduzione degli inevitabili impatti sulla viabilità.

In particolare si è agito su tre linee di azione:

- collocazione dei cantieri più critici nei periodi di minor traffico e gestione flessibile del numero di corsie aperte;
- “zero strozzature” di carreggiata durante gli esodi estivi: è stata garantita la percorribilità del numero di corsie preesistenti nei pochi cantieri permanenti;
- riduzione dei tempi di intervento: realizzazione di più interventi in parallelo all’interno dello stesso tratto cantierizzato.

IL PIANO “ZERO CODE AI CASELLI”

Autostrade per l’Italia ha realizzato un piano di lavoro denominato “Zero code ai caselli” per adeguare la rete ai crescenti volumi di traffico, sia dal punto di vista infrastrutturale che gestionale, mettendo in campo i seguenti interventi:

- ampliamento dei caselli e incremento del numero di piste per il pagamento del pedaggio;

- trasformazione di alcune tipologie di piste per gestire i caselli in maniera flessibile a seconda delle condizioni di traffico.

Nel biennio 2009-2010, proseguendo il lavoro iniziato negli anni precedenti, si sono conclusi i lavori di ampliamento e/o trasformazione su un totale di 33 caselli.

INTERVENTI EFFETTUATI SUI CASELLI

	Ampliamento e trasformazione	Trasformazione
1 Genova Nervi	•	•
2 Genova Ovest		•
3 Savona Vado		•
4 Milano Nord	•	
5 Parma		•
6 Lago Maggiore		•
7 Bergamo	•	
8 Como Grandate	•	
9 Gallarate Ovest		•
10 Reggio Emilia	•	
11 Firenze Certosa	•	
12 Firenze Scandicci		•
13 Firenze Sud		•
14 Valdichiana		•
15 Prato Est		•
16 Pistoia		•
17 Fiano Romano		•
18 Roma Nord (1a fase)		•
19 Roma Sud		•
20 Anagni	•	•
21 Valmontone		•
22 Roma Ovest	•	
23 Civitavecchia Sud		•
24 Aurelia		•
25 Nola	•	•
26 Napoli Nord		•
27 Napoli Est		•
28 Salerno	•	
29 Bari Nord		•
30 Fano		•
31 Ancona Nord		•
32 Civitanova Marche-Macerata		•
33 Ugento	•	





Caselli e sistemi di pagamento

6.2

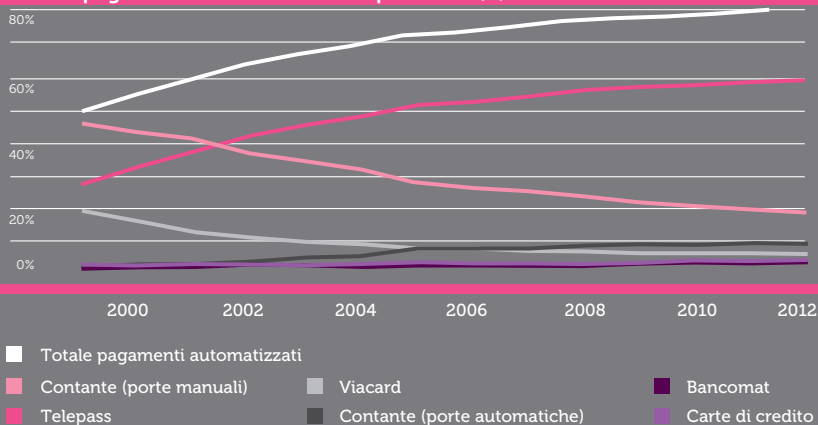
EVOLUZIONE DEI SISTEMI DI PAGAMENTO

Dal 1999, anno prima della privatizzazione, a oggi le operazioni di pagamento automatizzato (Telepass, carte, bancomat e casse automatiche) sono cresciute di quasi il 30%, passando dal 53,3% all'80,5%.

Il contributo fondamentale arriva da Telepass che è cresciuto dal 27,9% al 59,1% delle operazioni.

Dalla privatizzazione a oggi Autostrade per l'Italia ha potenziato i sistemi di pagamento automatici ai caselli, superando l'80% dei transiti. Telepass, con oltre 8 milioni di clienti, è il primo operatore europeo.

Modalità di pagamento sul totale delle operazioni (%)



STAZIONI DI PEDAGGIO E PORTE DI ESAZIONE

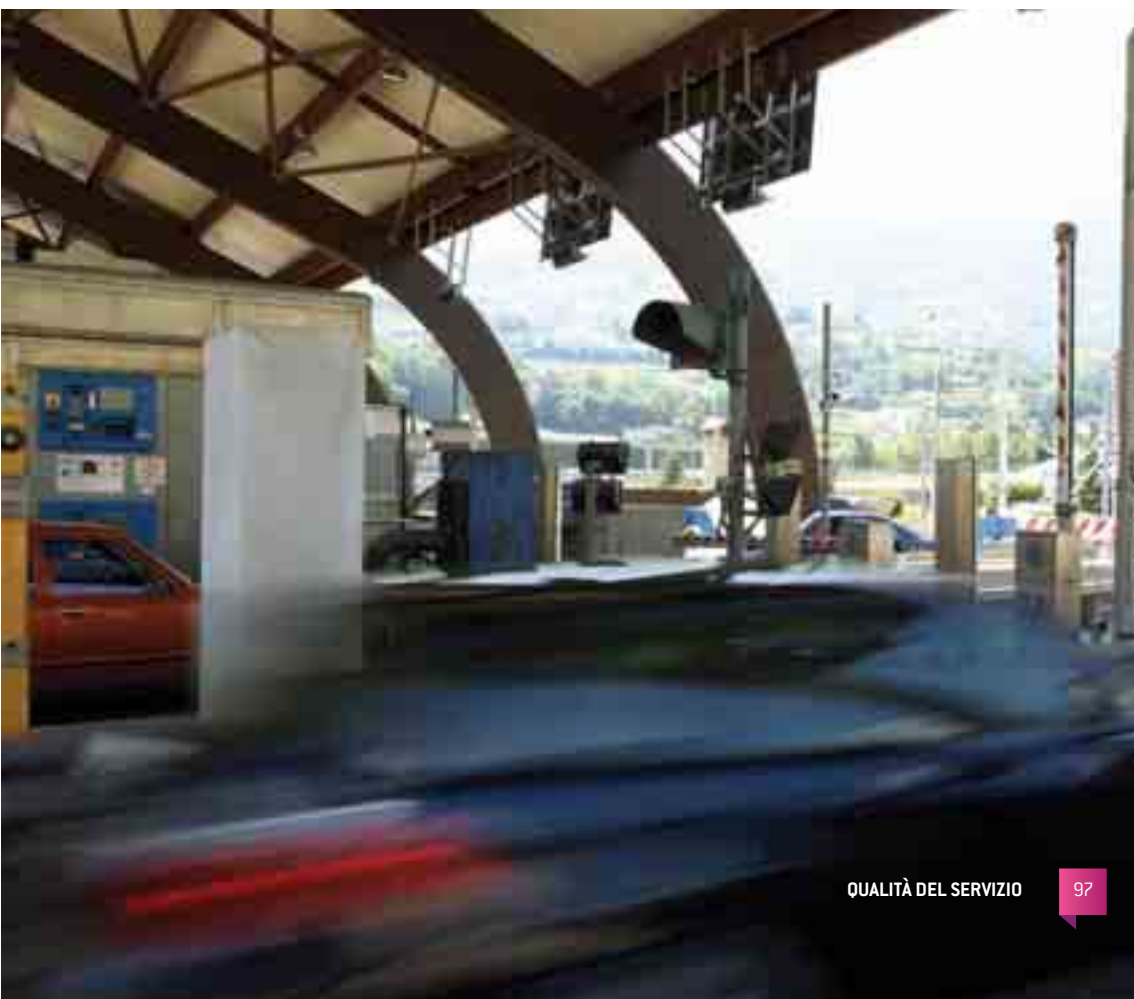
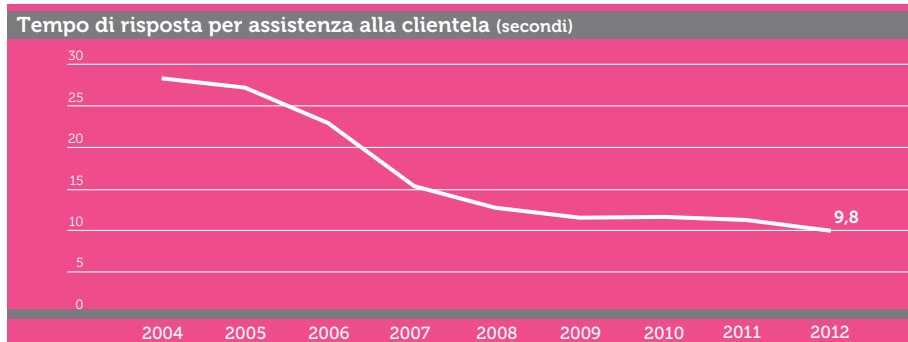
L'evoluzione dei sistemi di pagamento automatici è stata favorita dall'incremento delle porte dedicate al Telepass (+109) e degli impianti automatici per il pagamento in contanti (+209).

1999 01-09/2012

N. caselli di pedaggio	221	232
N. porte (entrate e uscite)	1.826	2.039
di cui casse automatiche	104	313
di cui porte dedicate Telepass	373	482

SERVIZIO ALLA CLIENTELA

Nel corso degli anni è stato progressivamente ridotto il tempo di risposta per assistenza alla clientela a seguito di una richiesta di intervento sulle piste automatiche.





Operazioni invernali

6.3

GESTIONE DELLE EMERGENZE E OPERAZIONI INVERNALI

Autostrade per l'Italia è dotata di un articolato modello di gestione delle emergenze di viabilità. Ognuna delle nove Direzioni di Tronco dispone di un proprio Centro Radio Informativo (CRI), attivo 24 ore su 24, che gestisce tutte le attività di assistenza al traffico e coordina gli interventi di emergenza legati a incidenti o eventi meteo.

La gestione delle operazioni invernali riveste una particolare rilevanza. Sono disciplinate da specifiche procedure operative e possono contare su un'efficiente organizzazione: sistemi di stoccaggio del sale (depositi in punti strategici) e una capillare distribuzione sul territorio dei mezzi operativi di Autostrade per l'Italia e dei mezzi di imprese esterne. Tutti gli eventi con riflessi sulla viabilità -

Durante le nevicate, una macchina operativa di oltre 2.100 mezzi e più di 5.200 uomini, opera con l'obiettivo di garantire la regolare viabilità sulla rete.

cantieri di lavoro, incidenti, incendi, eventi meteo, soccorsi meccanici, etc - sono registrati dai CRI nel sistema informatico SIV che alimenta in tempo reale, direttamente o tramite software specifici, le diverse fonti di informazione (Pannelli a Messaggio Variabile, canali radio, web, navigatori satellitari ecc.).

IL CENTRO MULTIMEDIALE

Il Centro Multimediale di Roma, attivo 24 ore su 24, è un supervisore della



coerenza e adeguatezza dei contenuti dell'informazione, assicurandone la diffusione tramite risposta telefonica e sui media, anche con moduli radiofonici e televisivi prodotti direttamente.

IL COORDINAMENTO NAZIONALE EVENTI VIABILITÀ (CNEV)

In caso di eventi rilevanti a carattere sovra regionale o di durata prolungata, la gestione operativa è assicurata dal Coordinamento Nazionale Eventi Viabilità (CNEV), una struttura dotata di tutti i sistemi di monitoraggio e controllo e presidiata da tutte le competenze aziendali potenzialmente coinvolte (Operations, Servizio Previsioni Meteo, Ufficio stampa, ecc.).

OPERAZIONI INVERNALI

La gestione della viabilità durante le precipitazioni nevose viene attuata da Autostrade per l'Italia con un complesso modello operativo che coinvolge:

- oltre 2.100 mezzi operativi, tra lame sgombraneve, spargitori di sale e attrezzature speciali, tutti dotati di tracciamento satellitare;
- oltre 5.200 uomini, tra operatori interni e addetti di imprese esterne;
- più di 240.000 tonnellate di sali fondenti stradali, stoccati in 140 posti neve e otto depositi strategici intermedi.

Dal 2011 la macchina operativa di Autostrade per l'Italia è stata ulteriormente potenziata per fronteggiare meglio eventi meteo di forte intensità e persistenza. Tutte le azioni intraprese hanno avuto

come unico scopo garantire la percorribilità delle tratte ed evitare il blocco degli utenti attraverso una corretta e puntuale informazione. Le principali iniziative intraprese sono state:

- rivisitazione delle linee guida per le operazioni invernali introducendo una "militarizzazione" di ruoli di presidio, compiti e responsabilità;
- costituzione del Servizio di Monitoraggio e Previsioni Meteo interno, per consentire o una migliore interpretazione dei bollettini di previsione meteo emessi dalle fonti accreditate nazionali e locali, con valutazioni puntuali sui potenziali effetti alle quote autostradali, oppure un ottimale supporto all'operatività attraverso il continuo aggiornamento delle previsioni a breve termine (3/6 ore) e la consultazione degli strumenti di nowcasting;
- introduzione della nuova figura del "Gestore dell'informazione", dedicata esclusivamente all'informazione dell'utenza (sia in Direzione di Tronco sia a livello centrale) per un costante monitoraggio dei Pannelli a Messaggi Variabile e dei canali radio;
- svolgimento di esercitazioni con simulazione di eventi nevosi di rilevanza nazionale, atte a collaudare procedure e sistemi;
- installazione di 500 barriere sui rami di svincolo per impedire l'accesso in autostrada in caso di criticità.

L'escalation operativa nella gestione degli eventi nevosi avviene secondo una scala di "codici colore", alla quale corrisponde un preciso piano di comunicazione verso l'utenza.



Informazioni sulla viabilità

6.4

Autostrade per l'Italia, leader nel settore, dispone di un insieme di strumenti, sistemi e dispositivi dedicati all'infoviabilità nonché di un'estesa rete di Centri informativi attivi 24 ore su 24, 7 giorni su 7, distribuiti su tutto il territorio nazionale. I nove centri radio delle Direzioni di Tronco raccolgono e aggiornano continuamente i dati rilevati da più di 2.100 telecamere, dagli operatori su strada, dalle pattuglie della Polizia Stradale e dalle segnalazioni dei clienti inviandole con l'ausilio di piattaforme informatiche dedicate al Centro multimediale di Roma che si occupa della diffusione delle informazioni sul traffico. Le informazioni sul traffico possono essere diffuse direttamente da Autostrade per l'Italia o, in alcuni casi, fornite ad altri operatori dell'informazione che provvedono alla loro selezione e diffusione.

I CANALI DI DIFFUSIONE



RTL 102.5

RTL 102.5 è la principale radio privata italiana, con ogni giorno circa 7 milioni di ascoltatori, presente su tutto il territorio nazionale. Tutti i giorni, 24 ore su 24, RTL 102.5 trasmette in diretta 28

Notizie sul traffico in tempo reale, puntuali e complete, diffuse attraverso i principali canali media esistenti. Il centro operativo di Roma e i centri radio delle nove Direzioni di Tronco monitorano la rete 24 ore su 24, 7 giorni su 7.

appuntamenti quotidiani sul traffico con la rubrica di informazioni di traffico di viabilità Viaradio prodotta dal Centro multimediale di Autostrade per l'Italia. Appuntamenti straordinari sono garantiti in caso di eventi di traffico critici sulla rete durante l'arco della giornata. La copertura del segnale radio di RTL 102.5 sulla rete di Autostrade per l'Italia è del 97%.



Isoradio 103.3 Mhz

È il canale RAI dedicato alle informazioni sul traffico con aggiornamenti costanti e due collegamenti al giorno con gli operatori di Autostrade per l'Italia e, in caso di turbative ad alto impatto, interventi straordinari dagli operativi su strada. Il reperimento delle frequenze necessarie ad assicurare la copertura (oggi del 74,1%) della rete di Autostrade per l'Italia è di responsabilità della RAI.



Call center viabilità 840 04.21.21

- 180 linee telefoniche disponibili 24 h su 24, 7 giorni su 7;
- addebito di un solo scatto alla risposta, senza limiti di tempo: da rete fissa il costo dello scatto è di 7,87 euro cent (IVA inclusa) e da cellulare il costo dello scatto dipende dall'operatore utilizzato e dal piano tariffario prescelto.



Sito internet www.autostrade.it

Il sito web di Autostrade per l'Italia [disponibile anche versione mobile] fornisce informazioni su traffico, meteo, webcam, percorsi e costi del viaggio. Le stesse informazioni sono disponibili anche su www.rtl.it



Viaradio Digital

È la radio digitale di Autostrade per l'Italia e di RTL 102.5 che, con 100 collegamenti al giorno, è dedicata esclusivamente al traffico.

È possibile ascoltarla via internet e su Smartphone, Tablet e nei Punto blu. Vengono trasmesse notizie di traffico in tempo reale e previsioni.



Hi-Point

Sono oltre 60 information point situati nelle Aree di Servizio che forniscono notizie su traffico, percorsi e pedaggi in tempo reale.



TV

Tutte le mattine informazioni di viabilità,

su Canale 5 e La 7, elaborate dal centro multimediale di Autostrade per l'Italia. Inoltre durante i weekend, i ponti festivi e gli esodi vengono trasmessi i notiziari previsionali "Che traffico farà".



Maxischermi

181 schermi dislocati nelle Aree di Servizio e nei Punto Blu sui quali sono trasmesse informazioni su infoviabilità, meteo e attualità.



Navigatori satellitari e smartphone

Grazie ai contenuti elaborati da Infoblù ("cfr. capitolo 9.5), società controllata da Autostrade per l'Italia, vengono trasmesse informazioni di viabilità certificate sui principali navigatori satellitari e smartphone abilitati al servizio.



Pannelli a Messaggio Variabile

I Pannelli a Messaggio Variabile situati lungo tutta la rete del Gruppo consentono di informare costantemente i clienti durante il viaggio. Contengono messaggi di natura "tecnica" come incidenti, cantieri, code e rallentamenti, tempi di percorrenza ed eventi meteo. Solo in situazioni di traffico regolare non vengono trasmesse informazioni di viabilità ma altre tipologie di messaggio [sicurezza, consigli di guida,...]. Negli ultimi anni, al fine di fornire un'informazione più puntuale, i Pannelli a Messaggio Variabile sono stati aumentati su tutta la rete. A fine 2011 sono 1.267 su tutta la rete del Gruppo.

Salida 1c

A 1700 m

Av. La Dehesa



Salida 1b

A 1300 m

Raúl Labbe
C. Turístico



Salida 1a

A 1000 m

Cantagallo
San Fco. de As



07 CRESCITA NEL MONDO

- 7.1** Sviluppo internazionale
- 7.2** Francia: Ecomouv', il progetto Eco-taxi
- 7.3** Gli investimenti in Cile, Brasile, Polonia e India



Sviluppo internazionale

7.1

Il Gruppo Atlantia, attraverso Autostrade per l'Italia, è impegnato in numerosi progetti di espansione internazionale. Forte di un'esperienza consolidata e facendo leva sull'utilizzo delle più avanzate tecnologie disponibili nel settore, il Gruppo Atlantia esporta nel mondo il proprio know-how nei servizi per la mobilità: pedaggiamento, controllo del traffico, sicurezza.

Autostrade per l'Italia espande la propria presenza nei paesi in forte crescita e sviluppa progetti per la realizzazione, la gestione e il pedaggiamento di opere infrastrutturali.

Il Gruppo è oggi presente all'estero con oltre 2.000 km di autostrade a pedaggio, grazie a una serie di acquisizioni iniziate nel 2005.

Si rafforza la presenza di Autostrade per l'Italia nel mondo per esportare l'eccellenza del know-how del Gruppo e investire nei Paesi in forte crescita.







Francia: Ecomouv', il progetto Eco-taxe

7.2

Il 20 ottobre 2011 Autostrade per l'Italia, attraverso Ecomouv', firma un contratto di Partenariato con il Ministero francese dell'Ecologia, dello Sviluppo Sostenibile e dell'Energia (MEDDE) per il progetto Eco-Taxe Poids Lourds. Si tratta di un partenariato pubblico-privato per realizzare e gestire un sistema di pedaggiamento satellitare obbligatorio per i mezzi pesanti superiori a 3,5 tonnellate in transito su circa 15.000 km di rete stradale nazionale francese. Per Autostrade, questa vittoria è un risultato storico, frutto della leadership e del know-how di assoluta eccellenza maturati dal Gruppo nel telepedaggio. Autostrade per l'Italia da sempre considera la tecnologia un asse fondamentale per la gestione del tracciato autostradale. Oggi il Gruppo è leader globale nella tecnologia applicata alla mobilità, in Italia e nel Mondo.

L'ECO-TASSA FRANCESE SUI MEZZI PESANTI

Il Governo francese ha deciso di imporre ai mezzi pesanti per il trasporto di merci il pagamento di un'ecotassa per l'utilizzo della rete stradale nazionale soggetta a tassazione. La stima è che circa 800.000 veicoli saranno soggetti a questa tassa, il 70% dei quali immatricolati in Francia.

Autostrade per l'Italia si è aggiudicata in Francia la gara per la gestione del progetto Eco-Taxe mediante un consorzio denominato Ecomouv'. Realizzerà e gestirà, sulla rete nazionale francese, un sistema di pedaggiamento free-flow basato su tecnologia satellitare per sottoporre a tassazione i mezzi pesanti. L'investimento previsto è di 650 milioni di euro.

LA GARA E LA DECISIONE DEL CONSIGLIO DI STATO FRANCESE

L'istituzione di questa nuova tassa porta alla nascita di un consorzio di aziende europee denominato Ecomouv' che concepisce e realizza il sistema di riscossione, controllo, informazione e assistenza.

La firma dell'accordo arriva al termine di una complessa gara, indetta a maggio 2009, in cui concorrono i principali gruppi industriali e tecnologici francesi e internazionali.

A gennaio 2011 Autostrade per l'Italia si aggiudica la gara d'appalto per l'affidamento del progetto Eco-Taxe. Il 24 giugno 2011 il Consiglio di Stato francese cassa l'ordinanza del Tribunale Amministrativo di Cergy-Pointoise che annullava la gara vinta da Autostrade per l'Italia su ricorso del secondo classificato.

Giudicando anche nel merito, il Consiglio di Stato conferma la legittimità della procedura e la piena conformità dell'offerta di Autostrade per l'Italia, più competitiva per costi e performance tecniche.

Il giudizio consente ad Autostrade per l'Italia di riprendere la fase di "mise au point" della documentazione contrattuale che conduce alla sottoscrizione del contratto di partenariato con il MEDDE.

Autostrade per l'Italia si impegna a cedere dopo le firme il 30% delle quote ai partner francesi (Thalès, il gruppo SNCF, SFR e il gruppo Steria) mantenendo il 70% del consorzio.

IL PROGETTO ECO-TAXE

Tutti i mezzi pesanti che circoleranno sulla rete stradale francese dovranno obbligatoriamente dotarsi di apparati di bordo (OBU) con tecnologia trisandard (Satellitare/Cellulare/Microonde) molto semplici da utilizzare, che si potranno prenotare telefonicamente e ritirare presso i numerosi canali di distribuzione presenti sul territorio messi a disposizione da Ecomouv, oppure sottoscrivendo un abbonamento con una società abilitata al telepedaggio omologata dallo Stato francese.

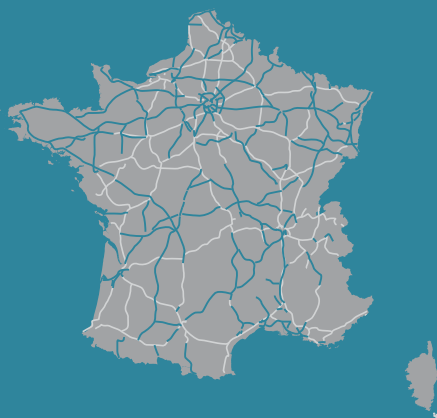
Gli 800.000 sistemi installati a bordo dei mezzi pesanti saranno connessi alla rete di comunicazione Ecomouv' che raccoglierà gli elementi utili per elaborare la tariffa a ogni passaggio per un punto di tariffazione. Tali elementi saranno inviati ai server centrali via GPRS. Su tutto il territorio nazionale saranno installati diversi portali di controllo fissi e apparecchiature mobili di controllo.

In caso di malfunzionamento o in caso di necessità i contribuenti potranno contattare un servizio telefonico Ecomouv', funzionante 24 ore su 24, 7 giorni su 7, per informazioni e assistenza in più lingue.

IL CONTRATTO

La concessione dura 13 anni e tre mesi con una prima fase di concezione e realizzazione del sistema di 21 mesi a partire dalla firma del contratto e una seconda fase di gestione e manutenzione di 11 anni e mezzo. Il valore dei ricavi attesi è di circa 3 miliardi di euro a fronte di investimenti per circa 650 milioni di euro

Rete nazionale e dipartimentale soggetta a Eco-taxe





Gli investimenti in Cile, Brasile, Polonia e India

7.3

CILE

Ad Aprile 2012 il Gruppo Atlantia ha raggiunto un accordo con Canada Pension Plan Investment Board, primario fondo pensione canadese, per la costituzione di una joint venture denominata Grupo Costanera di cui Autostrade per l'Italia detiene il 50,1 % [e di cui consolida i risultati]. Attraverso la joint venture, gestisce 178 km di autostrade in parte concentrati nell'area metropolitana di Santiago e per il resto posizionati nel sud del paese:

- Costanera Norte S.A., società titolare della concessione di un'arteria di 42,5 km nella città di Santiago in Cile;
- Autopista Nororientale S.A., società titolare della concessione del passante nordorientale della città di Santiago del Cile per complessivi 21,5 km;
- Acceso Vial Aereopuerto AMB, titolare della concessione del tratto autostradale di 10 km di collegamento con l'aeroporto internazionale di Santiago;
- Autopista Vespucio Sur S.A., titolare della concessione del tratto sud del raccordo anulare a pedaggio della città di Santiago del Cile per complessivi 23,5 km;
- Litoral Central S.A., titolare della concessione della rete autostradale a pedaggio di 79 km tra le città di Algarrobo, Casablanca e Cartagena.

Inoltre nel Paese il Gruppo Atlantia

Atlantia, attraverso Autostrade per l'Italia gestisce concessioni autostradali in Cile, Brasile, Polonia e India.

detiene il 100% di Los Lagos S.A., titolare della concessione della tratta autostradale a pedaggio di 135 km tra Rio Bueno e Puerto Montt.

BRASILE

Il 27 gennaio 2012 Atlantia ha raggiunto un accordo con il gruppo Bertin per creare una joint venture denominata Atlantia Bertin Concessões in cui sono confluite il 100% delle concessionarie autostradali detenute dai due partner in Brasile: Triangulo do Sol, Colinas, Nascentes das Gerais. Autostrade per l'Italia detiene il 50% più una azione del capitale della joint venture e, sulla base degli accordi di partnership, provvede al consolidamento integrale dei risultati delle concessionarie conferite alla joint venture e ne designa il vertice operativo (Chief Executive Officer). Quale parte di separati accordi fra Atlantia e il gruppo Bertin, è stata costituita una seconda holding, denominata Atlantia Bertin Participações, di cui il Gruppo Atlantia detiene il 50% meno una azione del capitale, in cui è stata conferita la partecipazione del 50% del capitale di Tietê da parte del gruppo Bertin.



Il nuovo polo è titolare complessivamente di 1.538 km di autostrade in concessione in Brasile.

POLONIA

Autostrade per l'Italia, attraverso la controllata Stalexport Autostrady S.A. in Polonia, società quotata alla Borsa di Varsavia, è titolare della concessione autostradale della A4 Cracovia-Katowice di circa 61 km.

INDIA

Atlantia, attraverso una joint venture paritetica con il gruppo Tata, è titolare della concessione della tratta autostradale Pune-Solapur di 110 km nello stato di Maharashtra. Sono in corso i lavori di costruzione e ampliamento da due a quattro corsie dell'arteria autostradale.

	Km	Scadenza concessione	Ricavi 2011 ⁽¹⁾ (Mn €)
CILE			
Grupo Costanera ⁽²⁾ (50,01%)			
- Costanera Norte (100%)	43	2033	87
- Acceso Vial Aeropuerto AMB (100%)	10	2048	5
- Litoral Central (100%)	79	2031	10
- Nororiente (100%)	22	2044	16
- Vespucio Sur (100%)	24	2032	54
Los Lagos (100%)	135	2023	37
TOTALE	313		

(1) I ricavi includono gli introiti da pedaggio contabilizzati quali attività finanziarie in base ai principi contabili IFRS inclusivi dell'IFRIC 12.

(2) Il 3 agosto 2012 si è perfezionata la cessione del restante 49,99% del capitale di Grupo Costanera a Canada Pension Plan Investment Board.

BRASILE

Atlantia Bertin Concessões (50%)			
- Colinas (100%)	307	2028	175
- Nascentes das Gerais (100%)	372	2032	44
- Triangulo do Sol (100%)	442	2021	132
Atlantia Bertin Participações (50%)			
- Tietê (50%)	417	2039	104
TOTALE	1.538		

POLONIA

Stalexport (61,2%)	61	2027	45
--------------------	----	------	----

INDIA

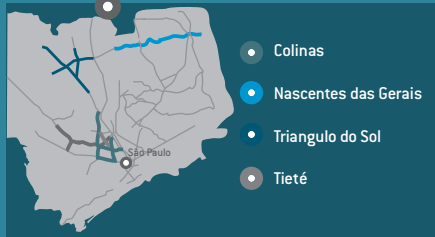
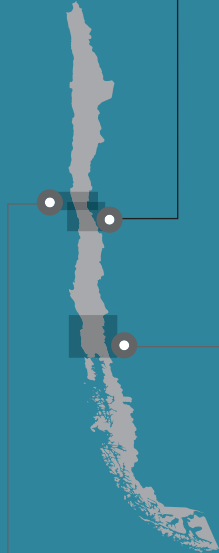
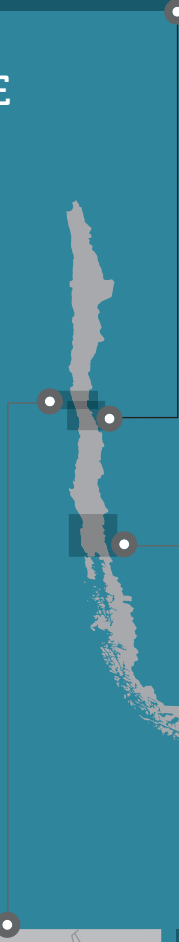
Pune-Solapur Expressway (50%)	110	2030	in costruzione
-------------------------------	-----	------	----------------

Santiago

- Acceso Nororiente
- Acceso Vial Aeropuerto
- Costanera Norte
- Vespucio Sur

CILE

BRASILE



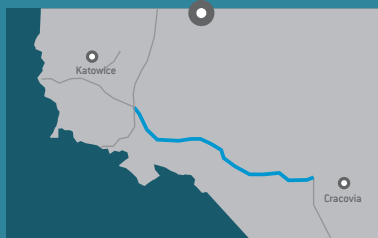
● Litoral Central

● Los Lagos

- Colinas
- Nascentes das Gerais
- Triangulo do Sol
- Tieté

POLONIA

Stalexport
Autostrady



INDIA

Pune-Solapur
Expressway





08 AREE DI SERVIZIO

- 8.1** Aree di Servizio: investimenti, royalty, qualità del servizio
- 8.2** La pulizia nelle Aree di Servizio: Giove Clear



Aree di Servizio: investimenti, royalty, qualità del servizio

8.1

Fino al 2003 la gestione delle Aree di Servizio di Autostrade per l'Italia si basa su un sistema di sub concessioni di lunga durata. I destinatari di questi contratti sono le principali società petrolifere che svolgono direttamente il servizio di distribuzione carburanti e la manutenzione dei piazzali e delle strutture commerciali. Le attività di ristoro, invece, sono generalmente sub affidate a terzi. Autostrade per l'Italia, quindi, si limita alla gestione del contratto per la fatturazione delle royalty e per la continuità del servizio affidato.

Con queste condizioni gli operatori che intendono entrare nel mercato o incrementare la presenza del proprio marchio sulla rete autostradale devono acquisire rami di azienda dai sub concessionari già presenti.

LE GARE PER GLI AFFIDAMENTI DEI SERVIZI OIL E RISTORO

La svolta arriva nel dicembre 2003. Autostrade per l'Italia fa leva sulla scadenza di oltre il 70% dei contratti di sub concessione e utilizza procedure competitive, trasparenti e conformi alle normative europee e alle direttive antitrust per rinnovare gli affidamenti dei servizi Oil e Ristoro sulle Aree di Servizio.

È la prima operazione del genere in

Aumenta la qualità e si riducono i prezzi nelle Aree di Servizio. Dal 2002 al 2012, il piano di investimenti di Autostrade per l'Italia e dei Partner commerciali ha trasformato la rete gestita in un modello commerciale di riferimento nel mondo per servizi offerti e marchi implementati.

Europa che consente l'apertura del mercato delle sub concessioni autostradali.

Gli effetti sono immediati e segnano l'ingresso di nuovi operatori commerciali e una diminuzione della quote di mercato dei tradizionali operatori, i cosiddetti incumbent. La stessa scelta si ripete per le gare del 2007 e del 2008 rafforzando l'apertura del mercato.

La scelta compiuta da Autostrade per l'Italia genera una forte competizione tra gli operatori, non limitatamente alla parte economica ma anche e soprattutto sul livello degli investimenti, sui formati innovativi proposti, sui prezzi e sugli standard qualitativi messi a disposizione per i clienti.

IL MECCANISMO DELLE ROYALTY

Per evitare una spinta verso l'alto dei prezzi al pubblico e per incentivare la crescita dei volumi, Autostrade per l'Italia, per prima, introduce un meccanismo di royalty basato su una componente fissa e un'aliquota marginale variabile.

Questo meccanismo virtuoso garantisce maggiore convenienza nelle Aree di Servizio autostradali rispetto al "fuori autostrada".

Infatti, la preponderante componente fissa incide sempre meno all'aumentare del fatturato/erogato, spingendo i subconcessionari a migliorare la propria offerta al pubblico.

Il nuovo sistema, inoltre, evita il verificarsi di "circoli viziosi", tipici del sistema di royalty variabile, in cui prezzi elevati comportano alte perdite di fatturato e di volumi, ma con sostanziali tenute degli utili, come accade in altri settori Retail in concessione o con altri gestori autostradali.

Il confronto competitivo e il trend di crescita storico del mercato delle Aree di Servizio ha portato molti operatori a offrire royalty elevate che, alla luce dell'attuale momento economico, risultano oggi particolarmente onerose.

Autostrade per l'Italia, pur non essendo tenuta a farlo, per garantire standard di qualità, prezzi competitivi e la sostenibilità del business nel medio-lungo periodo, ha offerto a tutti gli affidatari, unilateralmente e in modo non discriminatorio, una riduzione della componente fissa pari alla contrazione del traffico registrata.

LE INNOVAZIONI PER LE SUB CONCESSIONI

Le innovazioni hanno anche riguardato il contratto di sub concessione che ha introdotto nuovi standard:

- tecnici (es. dotazione minima dei servizi igienici, livelli di manutenzione, aree di fruizione della clientela, etc.);
- operativo/commerciali: referenze minime, metri quadrati commerciali, attività di co-marketing;
- di qualità del servizio erogato mediante l'introduzione del sistema di rilevazioni in Aree di Servizio (KPIs) demandate a un Ente rilevatore terzo che visita 80 volte l'anno ognuna delle 216 Aree di Servizio delle rete di Autostrade per l'Italia, segnalando in tempo reale le difformità e favorendo pertanto immediate azioni correttive;
- di prezzi al pubblico mediante meccanismi di contenimento e allineamento dei prezzi sia Oil sia Ristoro al "fuori autostrada".

IL POTENZIAMENTO E LA RIQUALIFICAZIONE DELLE AREE DI SERVIZIO

Lo sviluppo e il miglioramento poggiano anche su una profonda riqualificazione di tutte le Aree di Servizio. Per renderle strutturalmente adeguate alla effettiva domanda dei consumatori e ai volumi

I RISULTATI CONSEGUITI

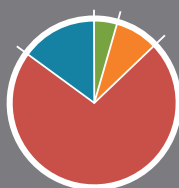
	2000	2012	Var.
Aree di Servizio	207	216	+4,3%
Aree di Servizio oggetto di intervento	3	202	-
Mall	0	14	-
Superfici di area [x 000 m ²]	5.100	8.128	+59,4%
Superfici commerciali [x 000 m ²]	190	274	+44,2%
Parcheggi autovetture	8.350	21.100	+152,7%
Parcheggi per Tir e bus	2.350	7.650	+225,5%
Camper e Bus service	8	132	-
Impianti GPL	85	137	+61,2%
Impianti metano	5	18	+260,0%
Hi-Point - Information Point e WiFi gratis	-	69	-
Aree giochi per bambini	-	51	-
Aree dedicate agli animali	-	21	-

di traffico, Autostrade per l'Italia e i sub-concessionari investono oltre 800 milioni di euro nel decennio 2002/2012, introducendo nuovi formati commerciali (Mall) con offerte di ristorazione multipla, market di tipo shop-in-shop, aree giochi, aree camper service e servizi innovativi quali il collegamento a internet gratuito in modalità WiFi. La rete di Autostrade per l'Italia così diventa il modello commerciale di riferimento in

Europa e nel mondo in termini di servizi offerti, di formati e di marchi implementati, dimostrando che anche le autostrade possono essere luoghi retail innovativi e al passo con i bisogni e le aspettative della clientela in movimento. Nel corso degli ultimi 10 anni sono stati realizzati interventi di ampliamento, adeguamento e riqualificazione delle 207 Aree di Servizio della rete di Autostrade per l'Italia e sono state

2002-2012

(216 interventi)



- 10 nuove
- 18 ampliamenti
- 156 adeguamenti
- 32 riqualificazioni



Nuove Aree di Servizio

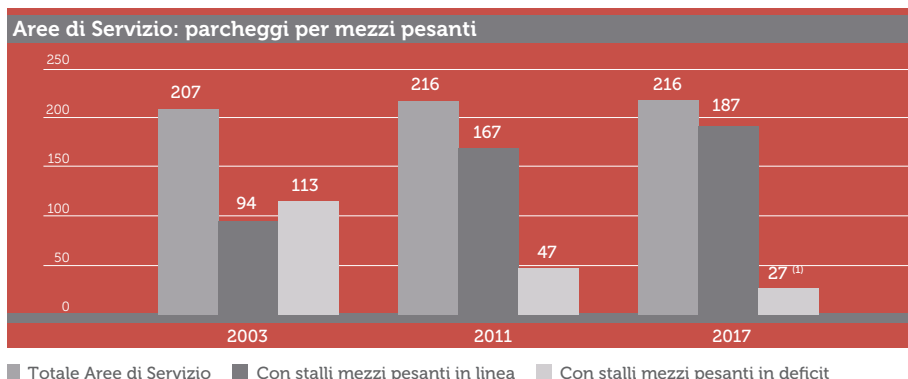
A1	Arno Est ⁽¹⁾ Cittadella Masseria Est Masseria Ovest S. Pietro
A4	Novate Nord
A14	Gargano Ovest Le Fonti Ovest Montefeltro Ovest
A26	Cavour Est
<p>(1) La nuova Area di Servizio Arno Est ha sostituito l'Area di Servizio Reggello Est, ora riqualificata come area di parcheggio (Vallombrosa Est).</p>	

Aree di Servizio ampliate

A1	Arda Ovest Arno Ovest Badia al Pino Est Badia al Pino Ovest Flaminia Est Flaminia Ovest La Macchia Est Teano Est Tevere Est Tevere Ovest
A4	Brembo Nord Brianza Nord Brianza Sud Valtrompia Nord
A13	Po Ovest
A14	Esino Ovest La Piozza Est Metauro Est

realizzate 9 nuove Aree di Servizio. Gli interventi attuati direttamente da Autostrade per l'Italia (generalmente affiancati e sincronizzati con interventi di potenziamento delle strutture commerciali da parte dei sub concessionari oil e ristoro) consistono in opere civili e impiantistiche volte alla ristrutturazione e all'ampliamento dei piazzali di sosta e manovra destinati ai mezzi leggeri e pesanti, incluse spesso attività di adeguamento ambientale. L'ampliamento delle superfici di piazzale, il cui iter deve seguire gli stessi adempimenti procedurali delle grandi opere infrastrutturali autostradali

(conferenze dei servizi, espropri, iter autorizzativo con il Concedente, procedure lavori secondo la normativa degli appalti pubblici, etc.), ha risposto alle esigenze di sosta di qualità da parte dei mezzi pesanti, rendendo la rete Autostrade per l'Italia in linea con gli standard qualitativi dei benchmark europei, come del resto comprovato dalle statistiche relative agli stalli per i mezzi pesanti passati da 2.350 del 2002 a 7.650 a fine 2012. In tal senso, con gli ultimi interventi programmati, verranno adeguate agli standard tutte le Aree di Servizio che non presentano vincoli orografici o paesaggistici.



(1) Dal 2003 al 2011 le Aree di Servizio con parcheggi per i mezzi pesanti insufficienti si sono ridotte da 113 a 47 e il piano del prossimo quinquennio colmerà il deficit, a eccezione delle aree su cui è impossibile intervenire per vincoli orografici o impossibilità di esproprio.



La pulizia nelle Aree di Servizio: Giove Clear

8.2

Per aumentare il servizio offerto ai clienti nelle Aree di Servizio nasce Giove Clear. È una società del Gruppo Autostrade per l'Italia appositamente costituita per migliorare la qualità nella pulizia dei servizi igienici e dei piazzali esterni - precedentemente affidata agli operatori Ristoro e Oil -, definire standard operativi e svolgere direttamente le attività di pulizia testando l'efficacia operativa di un nuovo modello integrato di pulizia outdoor-indoor.

Gli standard operativi definiti sono inseriti anche nei rinnovi delle sub concessioni.

Giove Clear opera con un organico di 400 unità impegnate quotidianamente, 365 giorni l'anno. La società impiega oltre 500.000 ore di lavoro per mantenere puliti i 5,5 milioni di metri quadrati di superficie esterna e i 12.000 metri quadrati di superficie interna dei locali adibiti a servizi igienici su 150 Aree di Servizio. Con il suo modello operativo di pulizia, Giove Clear ha archiviato definitivamente il periodo del "piattino", il sistema di mance utilizzato dal personale delle ditte di pulizia all'interno dei servizi igienici.

**Autostrade per l'Italia
aumenta la qualità
delle Aree di Servizio
con Giove Clear, la società
che ogni giorno ha il
compito di mantenere
puliti servizi igienici
e spazi esterni.**

LA QUALITÀ DEL SERVIZIO

Il livello di qualità delle pulizie effettuate sulle Aree di Servizio (piazzali e servizi igienici) è costantemente monitorato da Autostrade per l'Italia, in linea con i più elevati standard europei, attraverso un ente rilevatore terzo e indipendente che effettua 80 visite l'anno in ciascuna Area di Servizio e monitora 14 Key Performance Indicator per ciascuna Area. Di seguito alcuni dati riferiti al periodo gennaio-settembre relativi al numero di "Non Conformità" rilevate, ossia il numero di KPIs che, nel corso delle verifiche effettuate dall'ente rilevatore, sono risultati non conformi rispetto agli standard di qualità prefissati:

ATTIVITÀ DI PULIZIA	N.	Anno 2011		Anno 2012		Miglioramento 2012 vs 2011	
		N. KPI rilevati	N. di N.C.	N. KPI rilevati	N. di N.C.	N.	%
Locali servizi igienici	121	36.183	370	38.799	210	-160	-43,2%
Aree esterne	151	45.995	3.081	45.513	536	-2.545	-82,6%

GIOVE CLEAR OGGI

Le Aree di Servizio in cui è presente Giove Clear:

Direzioni di Tronco	N. Aree di Servizio (pulizia piazzali)	N. locali ristoro (pulizia WC)
Genova	21	13
Milano	19	17
Bologna	25	21
Firenze	21	18
Roma	23	21
Cassino	11	7
Pescara	22	15
Bari	3	3
Udine	6	6
Rete	151	121

IL MODELLO "CLEAR" A CONFRONTO CON IL PASSATO

Il presidio è continuo e flessibile: il personale, stanziato sulle Aree di Servizio, presidia allo stesso tempo la pulizia dei piazzali e quella dei servizi igienici, assicurando gli interventi necessari per gestire le emergenze, come per esempio picchi di traffico non prevedibili e altri eventi straordinari.

Per ciascuna area è previsto un organico stanziato: le pulizie: il lavoro è articolato in turnazioni la cui collocazione oraria è effettuata sulla base delle esigenze delle singole aree; tutte le ore lavoro sono per la pulizia (eliminazione delle ore viaggio improduttive).

Il rapporto di lavoro con il personale è disciplinato da uno specifico contratto siglato con le organizzazioni sindacali di Autostrade per l'Italia: è previsto, tra l'altro, un meccanismo di premio di risultato collegato sia alla presenza al lavoro, che al conseguimento di obiettivi di qualità del servizio, monitorati attraverso specifici KPIs (Key Performance Indicators) da un Ente rilevatore indipendente.

Modello In House providing: la disponibilità diretta delle leve gestionali sul personale, consente una maggiore focalizzazione sulla qualità del servizio; l'adozione di un modello integrato di pulizia outdoor-indoor, consente di avere un più ampio periodo di presidio giornaliero sull'area.

Il presidio è discontinuo: in caso di esigenze straordinarie è necessaria una specifica richiesta di intervento.

La pulizia dei piazzali è effettuata da personale itinerante su più Aree di Servizio: il che comporta che le pulizie si svolgono sulle aree in base alla tempistica dei trasferimenti e non necessariamente in linea con le effettive esigenze del traffico.

Il personale è gestito sulla base dei CCNL dei settori interessati: tipicamente pulizia e multiservizi.

Modello Outsourcing: il sistema è fortemente caratterizzato dal ricorso ai subappalti verso piccole imprese operanti a livello locale con una conseguente frammentazione di responsabilità e un indebolimento della qualità complessiva del sistema.





09 TECNOLOGIA

- 9.1** Arredo tecnologico della rete
- 9.2** Telepass
- 9.3** Il Tutor
- 9.4** Autostrade Tech
- 9.5** Infoblu



Arredo tecnologico della rete

9.1

PANNELLI A MESSAGGIO VARIABILE

I Pannelli a Messaggio Variabile (PMV) installati sulla rete di Autostrade per l'Italia consentono di informare costantemente chi viaggia. Le informazioni sono disponibili prima dell'entrata in autostrada e durante il viaggio grazie ai PMV collocati:

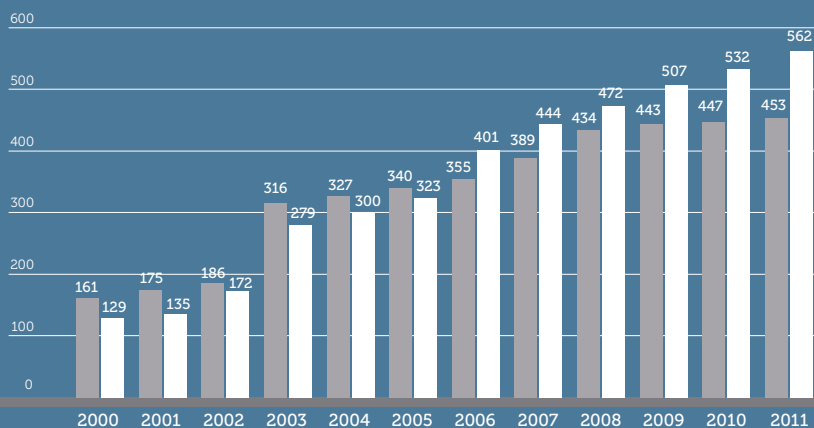
- alle stazioni/svincoli, "in entrata", dalla viabilità ordinaria (un cartello alfanumerico di quattro righe da 15 caratteri);
- lungo il tracciato, "in itinere", prima delle uscite o di nodi con altre

Autostrade per l'Italia dispone di una complessa serie di strumentazioni che consentono di garantire sicurezza e assistenza per chi viaggia.

autostrade (due cartelli a pittogramma e un alfanumerico di tre righe da 20 caratteri).

Oltre ai messaggi sulle condizioni di viabilità e di traffico, spesso i PMV

Pannelli a Messaggio Variabile installati sulla rete di Autostrade per l'Italia



Totale dei PMV sulla rete di Autostrade per l'Italia a fine 2011: 1.015
Totale dei PMV sulla rete del Gruppo a fine 2011: 1.267

■ PMV in entrata ■ PMV in itinere

diffondono anche messaggi che raccomandano atteggiamenti e comportamenti di guida.

RILEVATORI METEO

Oltre ai PMV, la rete di Autostrade per l'Italia dispone di una rete di rilevatori meteo che consente di:

- fornire informazioni ai clienti in caso di avversità che pregiudichi la fruibilità dell'infrastruttura;
- ottimizzare la gestione delle flotte dei mezzi neve;
- allertare tempestivamente il personale preposto alla gestione operativa dell'autostrada.

Le previsioni meteorologiche, dettagliate e puntuali, garantendo maggiore pianificazione, contribuiscono in maniera significativa al miglioramento e alla minimizzazione dei costi di gestione operativa dell'infrastruttura autostradale.

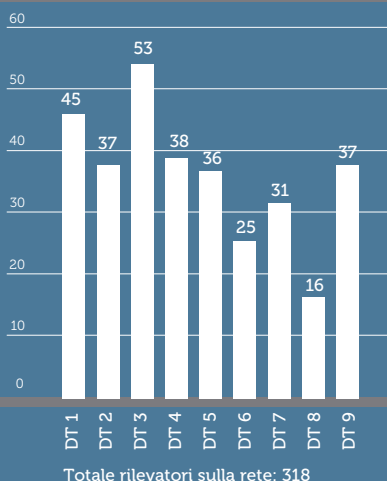
COLONNINE SOS

Le colonnine SOS sono un elemento periferico di interfaccia con l'utente. Il sistema centrale consente la gestione delle chiamate da parte degli operatori di Sala radio e la gestione della diagnostica per gli operatori della manutenzione. La rete di comunicazione, costituita da una rete GSM, consente il trasporto di fonia e dati tra le colonnine e il sistema centrale.

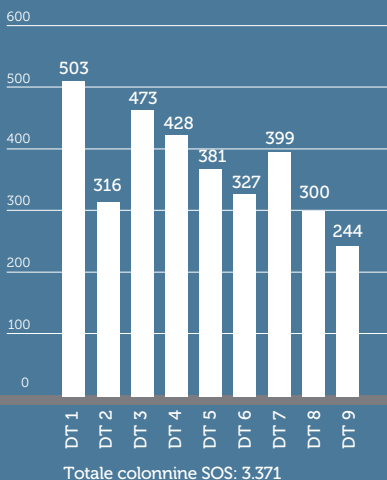
TELECAMERE

La richiesta di informazioni in tempo reale sul traffico e sulle infrastrutture è in costante aumento. Con una soluzione video di rete è facile condividere filmati ad alta qualità dal vivo ripresi sulla rete e nei principali punti critici (caselli di pedaggio, svincoli, tunnel, viadotti e

Numero di rilevatori meteorologici per Direzione di Tronco



Colonnine SOS per Direzione di Tronco



percorsi dei pendolari), consentendo alcuni vantaggi operativi:

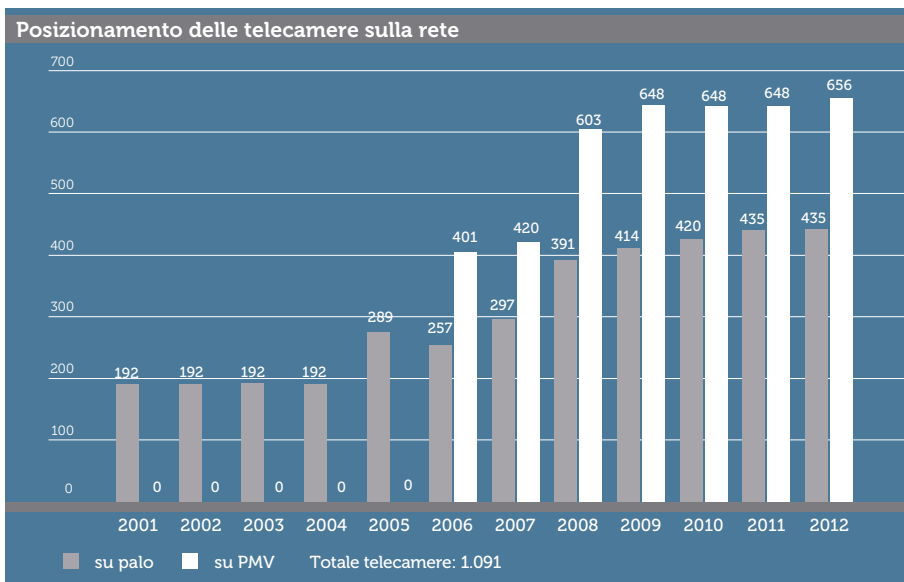
- i centri di gestione del traffico possono reindirizzare velocemente il traffico per ridurre al minimo le congestioni;
- i servizi di emergenza possono rapidamente individuare il percorso migliore e vedere che cosa si possono aspettare quando arriveranno in loco;
- le stazioni radio possono fornire informazioni dettagliate sul traffico agli ascoltatori;
- i pendolari possono accedere a filmati dal vivo in internet e prendere decisioni sul viaggio basate sulla situazione attuale;
- le squadre di manutenzione possono assegnare con maggiore facilità la priorità ai lavori.

La tecnologia video di rete permette anche la rilevazione automatica degli incidenti, avvertendo immediatamente gli operatori in caso di situazioni anomale, come ingorghi, incidenti e veicoli lenti.

Il sottosistema di ripresa, per ogni punto di osservazione, è costituito da una

telecamera Dome posizionata sulla struttura portante dei PMV dislocati lungo il tracciato autostradale. Il sottosistema di codifica video vede la sua realizzazione in una apparecchiatura che, collegata alla telecamera di ogni postazione, produce un flusso di dati digitali conformi al protocollo di rete TCP/IP, con una occupazione di banda limitata, predefinita e configurabile da remoto via software. Al sottosistema di codifica è richiesto l'impiego della tecnica di compressione video MPEG4.

Il sistema fornisce due tipi differenti di riproduzione del video: in formato analogico PAL CCIR per la visualizzazione su monitor analogici e in VGA per la visualizzazione su monitor di PC. Il sottosistema di rete è preposto al collegamento dati tra il punto di osservazione e il punto più vicino di accesso alla rete dati aziendale, che corrisponde o a una stazione di pedaggio o a uno shelter per apparati in itinere. Il collegamento avviene tramite LAN o modem xDSL che sfrutta il doppino telefonico esistente.





Il sistema TVCC per il monitoraggio del traffico permette di visualizzare, sui monitor delle Sale radio delle Direzioni di Tronco e del Centro Multimediale di Roma, le immagini provenienti dalle telecamere poste lungo l'intera rete gestita.

Il trasporto delle immagini, a livello di stazione pedaggio, di Direzione di Tronco e del Centro Multimediale, avviene su reti condivise con altri sistemi. L'architettura di rete in esercizio prevede che ogni singola stazione di pedaggio sia collegata con due collegamenti a 2 Mbit/s rispettivamente con la relativa Direzione di Tronco e, per motivi di protezione del collegamento, con la stazione successiva, o precedente. Ogni Direzione di Tronco è collegata, per mezzo di due collegamenti a 34 Mbit/s, a un anello ad alta capacità che interconnette le tre sedi aziendali.

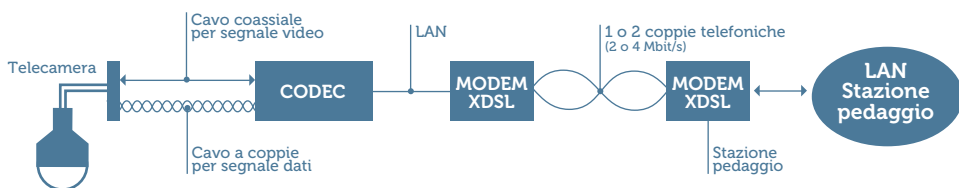
Requisito fondamentale del sistema di telecamere è rendere disponibili le immagini in qualsiasi punto della intranet aziendale.

Il formato numerico di compressione dei filmati è conforme allo standard MPEG4 decodificabile anche da Window Media Player, Apple Quick Time, Real One.

Nella figura seguente è rappresentata l'architettura di tratta.

SVILUPPO DELLA RETE A BANDA LARGA AUTOSTRADALE PER L'ITALIA- IP OVER DWDM

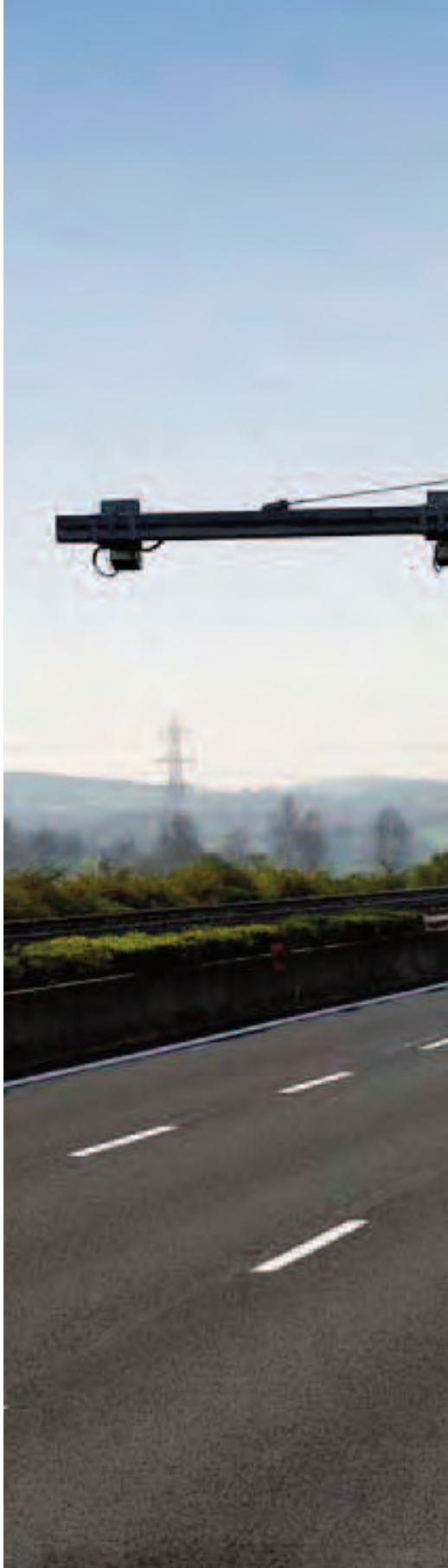
Autostrade per l'Italia dispone di un'infrastruttura in fibra ottica e cavo in rame lungo tutta la propria rete autostradale, infrastruttura che è costantemente aggiornata in base all'ammodernamento della rete autostradale. Ai 3.590 km di fibra ottica (accordo con l'ex ASST, poi SIP, oggi



Telecom Italia] si sono aggiunte le pose lungo le tangenziali di Milano e A8 (121 km), la Tangenziale di Bologna (35 km), l'A9 con la costruzione della terza corsia, e lungo tutta la variante di Valico. Conseguentemente all'aumento del traffico dati dovuto sia all'ammodernamento della rete autostradale (costruzione e adeguamento gallerie), sia alla nascita di nuovi servizi offerti alla clientela (aumento dei punti di contatto con il cliente nelle Aree di Servizio - Infomoving, Hi-Point e Punto Blu, per esempio-, Autostrade per l'Italia ha potenziato la propria infrastruttura in fibra ottica su due assi: un backbone strutturato su quattro anelli e 560 nodi (o Point of Presence - PoP) distribuiti lungo le tratte autostradali. Il collegamento tra i PoP e i punti sulla rete avviene tramite la rete in rame o collegamento wireless.

A oggi, 300 siti della rete sono già attrezzati con apparati di trasmissione per consentire una velocità di 1 Gbit/s.

Rete a banda larga Autostrade per l'Italia







Telepass

9.2

Nel 1990 nasce Telepass, il primo sistema al mondo su larga scala per il pagamento dinamico del pedaggio. Da quel momento il pagamento del pedaggio può essere fatto senza fermarsi al casello.

Nel 2008 è costituita Telepass S.p.A., società controllata da Autostrade per l'Italia, la cui missione è semplificare la vita delle persone che viaggiano offrendo prodotti e servizi finanziari di valore, veloci, convenienti e sicuri.

Oggi Telepass conta circa 5,5 milioni di clienti, più di 8 milioni di apparati in circolazione e offre servizi, attraverso il proprio sito web, a oltre 1,4 milioni di visitatori unici ogni mese.

I CANALI DI DISTRIBUZIONE

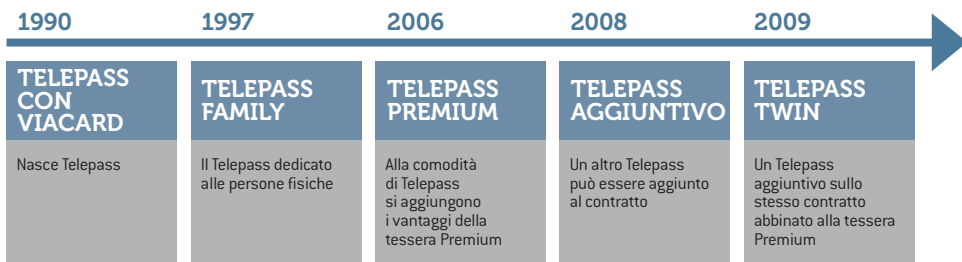
La distribuzione dei prodotti e dei servizi Telepass avviene tramite diversi canali:

- 73 Punto Blu, dislocati sulla rete autostradale e in città;

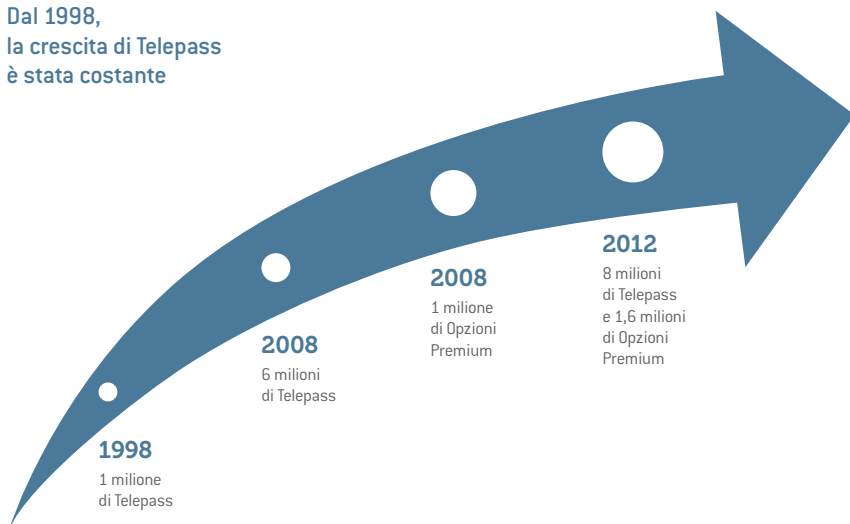
Telepass è il leader internazionale nei sistemi di pagamento automatizzati dei pedaggi autostradali con oltre 8 milioni di apparati in circolazione.

- circa 30.000 sportelli bancari e circa 14.000 uffici postali che offrono la distribuzione diretta del Telepass;
- 145 Telepass Point;
- www.telepass.it.

A oggi, Telepass rappresenta il 40% degli apparati onboard circolanti in Europa e il 56% delle operazioni di pagamento in Italia (33% nel 2000).



Dal 1998,
la crescita di Telepass
è stata costante



ALTRI SERVIZI PER LA MOBILITÀ

Telepass oggi non è soltanto uno strumento per il pagamento autostradale. La sua tecnologia consente di estendere il servizio al pagamento di altri tipologie servizi legati alla mobilità.

Nel 2011 Telepass consente di pagare la sosta nei principali parcheggi italiani in maniera semplice, rapida e senza costi aggiuntivi. A novembre 2012 i servizi Telepass sono attivi per i parcheggi degli aeroporti di Milano Malpensa, Linate, Roma Fiumicino, della città di Firenze e il parcheggio della Fiera di Bologna (Michelino). Complessivamente, il servizio copre 22 parcheggi per un totale di circa 30.000 posti auto. A novembre 2012 sono state pagate oltre 870.000 soste utilizzando il Telepass.

Il servizio di pagamento della sosta non richiede l'abilitazione del Telepass che si attiva automaticamente al primo utilizzo.

Oltre ai parcheggi, il servizio Telepass è stato esteso alle aree a traffico limitato, come per esempio, l'Area C

di Milano. Non vi è alcun costo aggiuntivo e non è necessario avere l'apparato a bordo. È sufficiente abilitare la targa (fino a due targhe per apparato) che sarà letta a ogni passaggio. Circa 270.000 clienti hanno attivato il servizio e oltre 1 milione di accessi sono stati pagati con Telepass, il 35% del totale dei pagamenti. Per abilitare la o le targhe, è sufficiente andare su telepass.it, presso i Punto Blu o i Telepass Point.

ASSISTENZA AL CLIENTE

Punto forte di Telepass è l'assistenza al cliente, 24 ore su 24, grazie ai diversi canali creati.

- il sito web www.telepass.it
- i 73 Punto Blu (oltre 400.000 operazioni al mese)
- il Numero verde 800 269269 (circa 45.000 chiamate/mese)
- le App per iPhone, Android e BlackBerry (circa 450.000 download)
- la Fan page ufficiale su Facebook (57.000 fan)



In particolare, Telepass gestirà la riscossione del tributo in diretto rapporto con i propri clienti contribuenti in modalità post-pagata.

Inoltre, grazie al servizio di telepedaggio TIS-PL offerto da Telepass, i mezzi pesanti di oltre 3,5 tonnellate potranno pagare a inizio 2013 il pedaggio sulla rete autostradale francese in modalità elettronica.

Spagna

Telepass sottoscrive - nel mese di ottobre 2012 - con la società Ressa, leader spagnolo nel mondo dell'autotrasporto per i servizi di pagamento, l'accordo che garantirà, ai propri clienti, la possibilità di pagare il pedaggio su oltre 3.300 km di autostrade spagnole. In questo modo, Telepass aggiunge alla sua offerta il servizio di telepedaggio Via-T consentendo ai clienti dotati di mezzi pesanti il pagamento del pedaggio sull'insieme delle reti italiana, francese e spagnola a inizio 2013.

SVILUPPO INTERNAZIONALE

Francia

Telepass entra per la prima volta nel mercato europeo assumendo in Francia, in seguito all'accordo con Ecomouv' di aprile 2012, il ruolo specifico di SHT (Société Habilitée au Télépéage), società abilitata al telepedaggio come richiesto dal Ministero dei Trasporti e dell'Ecologia francese. Ecomouv' è il consorzio chiamato a realizzare il sistema satellitare di riscossione dell'Eco-Taxe, tassa obbligatoria per i mezzi superiori a 3,5 tonnellate in transito su 15.000 km di strade statali e dipartimentali francesi che entrerà in vigore nel corso del 2013.

Belgio

È in corso di sviluppo l'accordo con il Tunnel Lièfkenshoek per l'estensione del pagamento elettronico anche sull'unica rete autostradale a pagamento in Belgio. La messa in opera è prevista sempre per il 2013.

L'obiettivo di Telepass è diventare a partire dalla Francia, dalla Spagna e dal Belgio, un punto di riferimento in Europa per il pagamento elettronico del pedaggio.

**PER AGGIORNAMENTI SUI
PROGETTI TELEPASS IN EUROPA:
WWW.TELEPASS.EU**





Il Tutor

9.3

Dopo sette anni dalla sua comparsa, il Tutor è senza dubbio parte integrante del vissuto quotidiano degli automobilisti. Si tratta di un sistema innovativo per la rilevazione automatica della velocità media dei veicoli e, negli anni, è diventato uno straordinario sistema preventivo capace di ridurre l'incidentalità.

Ideato, progettato e sviluppato da Autostrade per l'Italia, omologato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, il Tutor è stato progressivamente installato lungo tutte le tratte caratterizzate da tassi di mortalità superiori alla media. Attualmente è attivo su oltre 2.500 km di carreggiate di Autostrade per l'Italia e società controllate, e complessivamente su 2.900 km circa di rete autostradale nazionale. Il suo meccanismo di funzionamento permette di rilevare l'eccesso della velocità media calcolata tenendo conto del tempo impiegato dagli automobilisti per viaggiare su tratte delimitate da due portali Tutor posizionati indicativamente tra i 10 e 25 km tra loro, tuttavia su alcune tratte è possibile che si trovino a una distanza minore. Sulla base degli eccellenti risultati ottenuti in termini di sicurezza stradale, le Associazioni dei Consumatori hanno giudicato il Tutor un sistema molto più democratico ed equo dell'autovelox perché capace di punire i

Ideato, progettato e sviluppato da Autostrade per l'Italia ha contribuito ad aumentare la sicurezza per chi viaggia.

Dopo il primo anno dall'installazione, sulle tratte coperte, il tasso di mortalità si è ridotto del 50%.

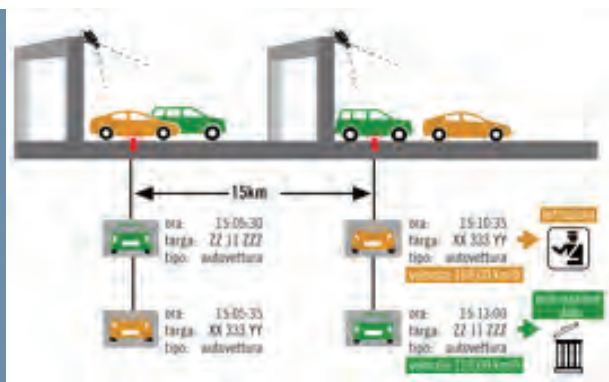
Anche grazie al Tutor, ogni anno vengono salvate circa 300 vite umane.

comportamenti sistematicamente pericolosi, incidendo e modificando le abitudini sbagliate perpetrate da chi guida.

Da quando è stato installato infatti è stata registrata una diminuzione della velocità di picco (-25%) e della velocità media [-15%] tale da determinare una significativa diminuzione dell'incidentalità e delle conseguenze alle persone. Dopo il primo anno dall'installazione, infatti, il tasso di mortalità si è ridotto del 50% sulle tratte coperte, dato destinato a crescere negli anni. A oggi infatti il tasso di mortalità sull'intera rete si è ridotto del 75% anche grazie al contributo fondamentale del Tutor, un risultato che è al tempo stesso un traguardo e uno stimolo costante a

proseguire con l'impegno preso nei confronti della sicurezza dei viaggiatori. Il Tutor è interamente gestito dalla Polizia Stradale (per legge, rilevazione e sanzione delle infrazioni accertate possono essere effettuate solo da soggetti che - ai sensi dell'art. 2 del Codice della Strada - svolgono servizi di Polizia Stradale) che, non solo ne programma l'attività definendone le ore di accensione e i relativi parametri di funzionamento, ma rileva le infrazioni e ne emette le sanzioni che sono quindi incassate direttamente dallo Stato e non vanno quindi in nessuna misura a beneficio di Autostrade per l'Italia. Tra i risultati raggiunti in seguito

all'installazione del Tutor è da considerare la significativa riduzione del numero delle infrazioni che, a parità di ore di funzionamento, sono diminuite di circa il 70% negli ultimi due anni. A seguito degli importanti risultati ottenuti sul fronte della sicurezza, Autostrade per l'Italia ha deciso di garantire la progressiva diffusione del Tutor rendendolo disponibile sulle tratte autostradali gestite da altre concessionarie, strade statali, provinciali e comunali. Inoltre, negli ultimi tempi, diversi Paesi come Inghilterra, Olanda e Francia hanno lavorato per introdurre tecnologie e sistemi simili al Tutor per migliorare la sicurezza dei viaggiatori.




Come funziona il Tutor?

Quando si attraversa una tratta coperta da Tutor:

1. Il sensore del portale d'ingresso rileva la categoria del veicolo (automobile, moto, camion, pullman, ecc.) e attiva le telecamere che fotografano la targa, registrando data e ora di passaggio.
2. A fine tratta, il sensore del portale d'uscita rileva il passaggio del veicolo attivando le telecamere che fotografano la targa e registrano l'ora di transito sotto il portale.
3. Un sistema centrale effettua gli abbinamenti tra i dati registrati dalle telecamere dei due portali, calcolando la velocità media di ciascun veicolo, intesa come il rapporto tra lo spazio percorso e il tempo impiegato per percorrerlo. I dati dei veicoli la cui velocità media non supera quella consentita vengono immediatamente eliminati.
4. Per i veicoli in violazione, il sistema interroga in automatico gli archivi della Motorizzazione per risalire, tramite la targa, all'intestatario del veicolo. Le violazioni sono poi accertate dalla Polizia Stradale e il sistema provvede alla compilazione e alla stampa del verbale, inoltrando in via informatica i dati per la procedura di notifica al trasgressore. Il funzionamento del Tutor è totalmente indipendente dalla presenza o meno di un Telepass a bordo del veicolo.

Non tutti sanno che:

1. Il Tutor funziona anche di notte, in caso di pioggia e in presenza di nebbia con visibilità ridotta.
2. Quando in caso di pioggia il limite diminuisce a 110 km/h anche il limite del Tutor viene abbassato su decisione e a opera della Polizia Stradale.
3. Il Tutor riesce a distinguere in base alla tipologia di veicolo (automobili, moto, camion) e ad applicare i limiti di velocità previsti per ciascuna categoria di veicolo.
4. Le telecamere sono in grado di rilevare anche i veicoli che viaggiano in corsia di emergenza.
5. La presenza del Tutor è sempre segnalata da appositi cartelli verdi installati in avvicinamento e sotto i portali. Il suo funzionamento è invece indipendente dalla pubblicazione del relativo messaggio sui pannelli luminosi.
6. Le sanzioni sono emesse e incassate direttamente dallo Stato e non vanno quindi, in nessuna misura, a beneficio di Autostrade per l'Italia.



Il Tutor ha cambiato i comportamenti di guida dei viaggiatori:

- diminuendo la velocità di picco del 25%;
- diminuendo la velocità media del 15%;
- riducendo la mortalità del 50% già dopo il primo anno e contribuendo alla diminuzione del tasso del 75% rispetto al 1999.

ELENCO TRATTE AUTOSTRADALI CON SISTEMA TUTOR (AGGIORNATO MARZO 2012)

Autostrada	Inizio tratta	Km	Fine tratta	Km
Milano-Napoli	S. Zenone al Lambro	12,3	Bivio A1/A14	186,9
	Orte	489,9	Caserta Nord	732,8
Napoli-Milano	Caserta Nord	736,7	Orte	493,9
	Bivio A1/A14	186,9	S. Zenone al Lambro	12,1
Napoli-Salerno ⁽¹⁾	Scafati	25,0	Angri	29,8
	Cava dei Tirreni	42,8	Salerno	51,7
Salerno-Napoli ⁽¹⁾	Salerno	51,7	Cava dei Tirreni	42,8
	Angri	29,8	Scafati	25,0
Milano-Brescia	Cavenago	149,3	Brescia Ovest	214,4
Brescia-Milano	Brescia Ovest	217,0	Agrate	146,9
Brescia-Padova ⁽²⁾	Brescia Est	225,9	Somma Campagna	268,8
Padova-Brescia ⁽²⁾	Somma Campagna	273,5	Brescia Est	232,0
Venezia-Trieste ⁽³⁾	S. Donà di Piave	24,5	Bivio A4/A23	92,0
	Villesse	101,7	Redipuglia	108,7
Trieste-Venezia ⁽³⁾	Villesse	108,7	Palmanova	97,8
	Latisana	72,3	Venezia Est	20,8
Savona-Torino ⁽⁴⁾	Millesimo	91,1	Ceva	85,0
	Marene	33,4	Carmagnola	14,4
Torino-Savona ⁽⁴⁾	Carmagnola	14,4	Marene	33,4
	Altare	118,5	Bivio A6/A10	122,6
Serravalle-Genova	Isola del Cantone	99,2	Genova Bolzaneto	125,1
Genova-Serravalle	Genova Bolzaneto	124,8	Isola del Cantone	104,8
Milano-Varese	Legnano	13,5	Gallarate	27,2
Varese-Milano	Gallarate	29	Origgio Ovest	12,2
Padova-Bologna	Padova Zona Ind.le	114,2	Arcoveggio	1,4
Bologna-Padova	Arcoveggio	1,5	Padova Zona Ind.le	111,3
Bologna-Taranto	Biv. A14/Racc. Casalecchio	9,1	Rimini Nord	115,8
	Giulianova	327,0	Bivio A14/A25	374,9
	Pescara Ovest	378,4	Bivio A14/A16	600,0
	Canosa	609,0	Bari Nord	668,2
Taranto-Bologna	Bari Sud	682,0	Bivio A14/A16	605,5
	Cerignola Est	590,8	Bivio A14/A25	378,4
	Bivio A14/A25	370,9	Val Vibrata	329,5
	Rimini Nord	118,4	Biv. A14/Racc. Casalecchio	9,6
Palmanova-Udine-Tarvisio	Udine Nord	25,2	Pontebba	89,6
Tarvisio-Udine-Palmanova	Ugovizza	104,5	Udine Nord	31,0
	Udine Sud ⁽⁵⁾	16,6	Bivio A23/A4	3,2
Roma-L'Aquila-Teramo ⁽⁶⁾	Tivoli	14,5	Carsoli	49,2
	Valle del Salto	74,6	L'Aquila Ovest	100,1
Teramo-L'Aquila-Roma ⁽⁶⁾	L'Aquila Est	108,0	Valle del Salto	75,9
	Carsoli	51,5	Tivoli	14,5
Torano-Pescara ⁽⁶⁾	Avezzano	87,1	Sulmona	135,9
Pescara-Torano ⁽⁶⁾	Sulmona	137,9	Avezzano	89,1
Genova Voltri-Gravellona Toce	Bivio A26/A10	3,2	Bivio A26/Predosa-Bettole	44,5
Gravellona Toce-Genova Voltri	Bivio A26/Predosa-Bettole	43,0	Bivio A26/A10	1,7
Pordenone-Conegliano-Portogruaro ⁽⁷⁾	Azzano-Decimo	15,2	Villotta	6,6
Caserta-Salerno	Nola	17,2	Castel S. Giorgio	42,8
Salerno-Caserta	Nocera Pagani	41,0	Bivio A30/A1	1,3
Diramazione Roma Sud-G.R.A.	S. Cesareo	3,8	Monteporzio Catone	10,0
Diramazione Roma Sud-A1	Monteporzio Catone	11,0	S. Cesareo	3,9
Tangenziale di Napoli - Est ⁽⁸⁾	Astroni	4,3	Fuorigrotta	9,7
	Arenella	15,4	Capodimonte	17,4
Tangenziale di Napoli - Ovest ⁽⁸⁾	Camaldoli	13,2	Vomero	11,4
	Fuorigrotta	9,9	Agnano	8,1

(1) L'autostrada A3 tra Napoli e Salerno è gestita da Autostrade Meridionali S.p.A., società controllata da Autostrade per l'Italia S.p.A.

(2) L'autostrada A4 tra Brescia e Padova è gestita da Brescia-Verona-Vicenza-Padova S.p.A.

(3) L'autostrada A4 tra Venezia e Trieste è gestita da Autovie Venete S.p.A.

(4) L'autostrada A6 è gestita da Autostrada Torino-Savona S.p.A.

(5) La tratta Udine Sud-Bivio A23/A4 è gestita da Autovie Venete S.p.A.

(6) Le autostrade A24 e A25 sono gestite da Strada dei Parchi S.p.A.

(7) L'autostrada A28 è gestita da Autovie Venete S.p.A.

(8) Tangenziale di Napoli S.p.A. è controllata da Autostrade per l'Italia S.p.A.



Autostrade Tech è la società del Gruppo Autostrade per l'Italia in cui si fondono avanzate competenze tecnologiche con l'esperienza operativa di uno dei principali gruppi autostradali mondiali. Dalle competenze e le referenze nel settore ITS (Intelligent Transportation System) si creano prodotti e soluzioni per il pedaggio, la gestione della viabilità, le informazioni sul traffico, la sicurezza e il controllo degli accessi. In tutti questi cinque ambiti la società opera come system integrator, technology provider e service provider sui mercati nazionali e internazionali.

PEDAGGIO

Autostrade Tech sviluppa e migliora continuamente soluzioni per la riscossione elettronica del pedaggio (ETC), dal casello tradizionale a quello con casse automatiche provviste di lettori magnetici e di carte di prossimità (RFID), dalle stazioni di pedaggio non stop con tecnologia DSRC (Telepass in Italia) alla realizzazione di sistemi a flusso libero (free-flow) multilane a tecnologia DSRC, GNSS e/o video pedaggio.

Per gli apparati di bordo le soluzioni di punta sono:

- Telepass "Low-End" DSRC OBU, introdotto in Italia nel 1990 è che oggi

Tecnologia ed esperienza si fondono in una gamma di servizi per il pedaggio, la viabilità, le informazioni sul traffico, la sicurezza e il controllo degli accessi.

conta oltre 8 milioni di apparati in esercizio.

- Dual Mode (ETSI 200 674-1 & EN 15509 protocol): apparato DSRC bimodale, funzionante sia in Italia, grazie alla presenza della tecnologia DSRC Telepass, sia all'estero, su profilo interoperabile EN 15509. È attualmente utilizzato in Austria ed è fornito per i sistemi di pedaggio in Svizzera e Repubblica Slovacca.
- GNSS / GSM / DSRC OBU: un apparato di bordo dotato di localizzatore satellitare e di comunicazione multi-protocollo e DSRC, come richiesto dalla direttiva EETS.

Nel 2004 Autostrade Tech realizza il primo sistema di esazione free-flow multilane nazionale su 2.000 km di autostrade austriache.

Per il progetto Eco-Taxe, vinto da Autostrade

IL PEDAGGIAMENTO FREE-FLOW

I sistemi free-flow consentono il pagamento del pedaggio senza bisogno di canalizzare il traffico e soprattutto senza bisogno di fermare il veicolo. Sono principalmente tre le tecnologie utilizzate: radio, video (solitamente utilizzate insieme nei sistemi multilane) e satellitare.

Il multilane è un sistema di pagamento del pedaggio costituito da un portale che copre l'intera carreggiata, sul quale sono installate telecamere, antenne DSRC e sistemi per la classificazione. I veicoli con apparato di bordo pagano il pedaggio come nei caselli tradizionali grazie alla presenza nel veicolo dell'apparato che segnala il passaggio. Per gli altri veicoli è prevista una fotografia della targa, il riconoscimento del mezzo, l'identificazione del proprietario, quindi il successivo addebito. Questa seconda modalità è solitamente chiamata videotolling o Automatic Number Plate Recognition.

Il sistema satellitare prevede che ogni mezzo sia dotato di un apparato ricevitore satellitare in grado di localizzare il mezzo e trasmetterne la posizione a un sistema centrale. Tramite la ricostruzione del percorso effettuato e applicando le relative tariffe si calcola il pedaggio dovuto e quindi l'addebito al cliente.



per l'Italia in Francia nel 2011 per realizzare un sistema di esazione per i mezzi pesanti su oltre 15.000 km di strade nazionali, Autostrade Tech ha sviluppato un sistema di pedaggio satellitare.

GESTIONE DELLA VIABILITÀ

La gestione del traffico per il controllo delle condizioni di viabilità svolge un

ruolo importante per la concessionaria autostradale. L'utilizzo di interfacce software, appositamente progettate per monitorare tutta l'infrastruttura tecnica installata sulla rete, aiuta a favorire la fluidità del traffico riducendo gli incidenti e migliorando gli interventi ordinari e di emergenza.

INFORMAZIONI SUL TRAFFICO

L'impegno di Autostrade Tech sull'infoviabilità si è incentrato su due aspetti principali:

- accrescere l'integrazione dei canali in una piattaforma multi-canale;
- partecipare allo sviluppo di norme europee volte ad assicurare la coerenza e la compatibilità dei dati e protocolli di trasmissione.

SISTEMI DI SICUREZZA

Il Tutor è stato ideato, progettato e sviluppato dagli ingegneri di Autostrade Tech, che detiene la titolarità delle relative omologhe ministeriali e certificazioni ISO. Autostrade Tech vende il sistema Tutor alle concessionarie autostradali e alle Amministrazioni che intendono installarlo sulle proprie infrastrutture e fornisce il servizio di taratura e verifica degli apparati

che costituiscono il sistema (unità video, unità di controllo, orologi).

Autostrade Tech è inoltre responsabile degli sviluppi del Tutor per gli adeguamenti tecnologici e per le richieste che emergono dagli interlocutori di riferimento (Polizia Stradale, concessionarie autostradali, amministrazioni locali etc.)

CONTROLLO ACCESSI

Il controllo degli accessi nelle principali città (ZTL), nei porti e negli interporti è possibile grazie alla tecnologia DSRC o a quella che consente la rilevazione automatica dei numeri di targa (ANPR) ed è completamente personalizzabile. L'impatto ambientale è minimo perché il sistema è studiato per essere in armonia con l'architettura locale, come dimostrano le installazioni in molte città storiche italiane.





Infoblu

9.5

Infoblu è la società del Gruppo Autostrade per l'Italia leader nei servizi di infomobilità. Grazie ai dati di oltre 1,2 milioni di dispositivi mobili a bordo dei veicoli fornisce un'informazione completa, puntuale e tempestiva sulle condizioni del traffico e della viabilità su oltre 80.000 km di strade italiane.

La società consolida negli anni la competenza nel settore, seguendo gli sviluppi della tecnologia. Oggi fornisce informazioni anche in ambito urbano, raccogliendo ed elaborando i dati generati da oltre 1,2 milioni di device, mediamente oltre 50 milioni di punti GPS ogni giorno.

Con queste informazioni viene fornita in tempo reale una rappresentazione fedele della "geografia dei flussi veicolari" a supporto di chi deve viaggiare.

Le principali caratteristiche di Infoblu:

- oltre 1,2 milione di sensori mobili attivi su tutta la rete stradale italiana;
- oltre 50 milioni di punti GPS ogni giorno;
- informazioni disponibili su oltre 80.000 km di rete stradale in Italia;
- piattaforma proprietaria per l'elaborazione dei dati e l'erogazione dei servizi;
- collabora con il CCISS per il servizio nazionale di informazione sul traffico [Onda Verde];
- fra i clienti annovera le principali case automobilistiche (BMW, Audi, Fiat,

Leader per i servizi di infomobilità su strade e autostrade. Con più di 1,2 milioni di sensori mobili, fornisce un'informazione completa, puntuale e tempestiva.



Volvo, Honda, Toyota) e produttori di navigatori satellitari (Tom Tom, Garmin, Navteq);

- l'App "InfobluTraffic" per smartphone è già stata scaricata da 280 mila clienti.





10 SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE

- 
- 10.1** Strategia 20-20-20
 - 10.2** Fonti rinnovabili
 - 10.3** Carbon footprint
 - 10.4** Carpooling



Strategia 20-20-20

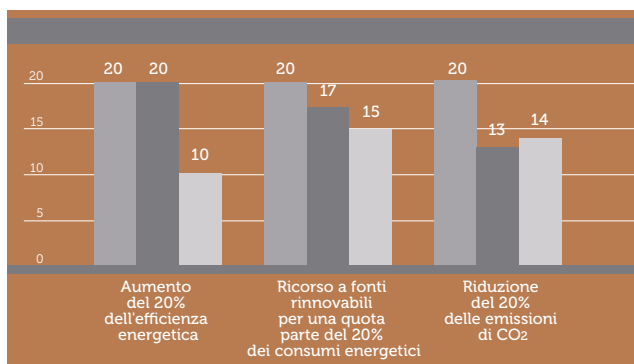
10.1

Nel 2007, l'UE ha approvato un approccio integrato alle politiche sul clima e sull'energia, partendo dalle indicazioni del Protocollo di Kyoto (1997), il c.d. Pacchetto Clima-Energia, detto anche 20-20-20. Entro il 2020, gli obiettivi del Piano sono riduzione del 20% dei consumi energetici e delle emissioni di CO₂ in atmosfera (13% l'obiettivo CO₂ per l'Italia), nonché un incremento al 20% dell'energia elettrica utilizzata da fonti rinnovabili (17% l'obiettivo per l'Italia). Su base volontaria, Autostrade per l'Italia ha deciso di adottare un approccio integrato alle politiche energetiche e di riduzione degli impatti sul clima in linea con il Protocollo di Kyoto e il 20-20-20 grazie a iniziative di miglioramento dell'efficienza energetica dei processi, di produzione di energia da fonti rinnovabili e di riduzione delle emissioni di gas

Autostrade per l'Italia, su base volontaria e senza obblighi di legge, è impegnata nel campo della sostenibilità ambientale e adotta un approccio in linea con le politiche dell'Unione Europea.

clima-alteranti.

Inoltre, per il tipo di attività che svolge, Autostrade per l'Italia non rientra nel campo di applicazione della direttiva europea CEE 2003/87/CE sull'Emission Trading System che vincola le imprese a un sistema di assegnazione e scambio di quote di emissioni.



L'impegno di Autostrade per l'Italia è su base volontaria ed è mirato ad adottare i medesimi obiettivi definiti a livello europeo nei tre ambiti.

■ Target UE 20/20/20 ■ Obiettivi Italia 2020 ■ Autostrade per l'Italia oggi



Fonti rinnovabili

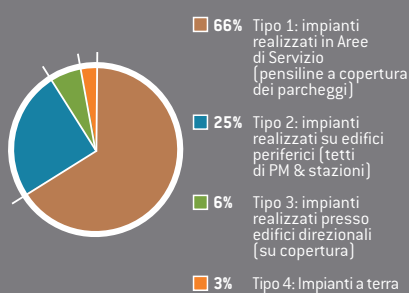
10.2

IL FOTOVOLTAICO

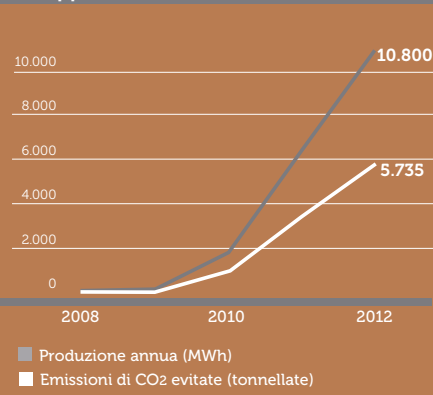
Tra le fonti rinnovabili il fotovoltaico è uno dei principali settori d'investimento. Per questo motivo, da qualche anno e con eccellenti risultati, Autostrade per

Autostrade per l'Italia investe nel fotovoltaico e in un'accurata politica di Energy Management. I risultati sono tangibili: i consumi diminuiscono di 20 GWh/anno, il risparmio energetico raggiunge il 10% e l'abbattimento delle emissioni di CO₂ supera il 13%.

Tipologia di impianti fotovoltaici realizzati



Autostrade per l'Italia: sviluppo del fotovoltaico



l'Italia sviluppa un proprio know-how con componenti coperte da brevetto per progettare, realizzare e gestire impianti in proprio. Tra le varie tipologie di impianto, oltre a quelli in Area di Servizio dal design proprietario, ci sono anche gli impianti a inseguimento presso la sede Direzionale di Firenze, la copertura del parcheggio della sede di Roma e un impianto integrato su tetto installato presso il Posto Manutenzione di Casalecchio di Reno.

Con 143 impianti in esercizio, di cui 95 in Area di Servizio, la produzione annua stimata è di oltre 10,8 GWh a fronte di una potenza installata di 8,9 MWp. Dell'energia prodotta, il 36% è autoconsumata dal Gruppo, mentre la

restante parte è ceduta in rete con il meccanismo dello scambio sul posto.

Questo risultato consente oggi di abbattere annualmente di oltre 5.700 tonnellate le emissioni di CO₂. Nonostante il quadro normativo incerto, Autostrade per l'Italia ha continuato a investire nel settore anche nel biennio 2011-12, prevedendo di raggiungere a fine 2012 oltre 9,5 MWp di potenza installata con un nuovo impianto fotovoltaico a concentrazione presso lo svincolo autostradale di Capua. Grazie al fotovoltaico e all'energia verde acquistata dall'attuale fornitore energetico, a fine 2012, l'Azienda avrà utilizzato circa il 15% dell'energia elettrica con provenienza da fonti rinnovabili.

EFFICIENZA ENERGETICA

Nell'ambito dei progetti volti al perseguimento degli obiettivi del 20-20-20, un'accurata politica di Energy Management ha consentito, già dal 2011, di invertire la rotta e di ridurre i consumi energetici fino ad allora in costante crescita. Questo risultato assume maggiore rilievo se si considera la continua e necessaria espansione della rete autostradale e della sua infrastruttura impiantistica. Nell'ultimo quinquennio l'azienda ha lavorato su diverse attività e processi tra cui:

- l'ammodernamento del parco auto aziendale (sostituzione programmata dei veicoli più inquinanti, introduzione di sistemi innovativi di geolocalizzazione e tracciamento degli automezzi, riduzione delle percorrenze e dei tempi di intervento);
- l'impiego di tecniche innovative di riciclaggio in sito delle pavimentazioni stradali danneggiate;

- l'utilizzo su larga scala della tecnologia a LED (illuminazione permanente in galleria, pensiline delle stazioni di pedaggio);
- gli interventi sugli impianti illuminotecnici dei piazzali di sosta delle Aree di Servizio lungo la rete (sostituzione delle lampade da 1.000 W con lampade da 600 W, installazione di variatori di flusso sulle torri faro);
- il progetto "Clima Stazioni", che prevede la regolazione pianificata della temperatura nelle cabine di esazione.

Nel 2013, inoltre, si concluderà la realizzazione del sistema di Trigenerazione presso la sede della Direzione generale di Roma per la produzione combinata di energia elettrica, termica e frigorifera. Complessivamente, le suddette attività, includendo anche i benefici derivanti dal fotovoltaico, porteranno Autostrade per l'Italia a un abbattimento dei consumi di circa 20 GWh/anno e al raggiungimento del 10% dell'obiettivo sul risparmio energetico.

RIDUZIONE DELLE EMISSIONI DI CO₂

Gli investimenti sostenuti nel campo dell'energia hanno un impatto positivo anche sul fronte delle emissioni di gas clima-alteranti.

Considerando tutti gli interventi eseguiti e i 6.000 ettari di aree verdi di proprietà di Autostrade per l'Italia che hanno una capacità di sequestro di CO₂ stimata in 3.000 tonnellate/anno, la riduzione delle emissioni a fine 2012 raggiungerà il 13,7% (dato calcolato rispetto alle emissioni complessive del 2005 come definito nel pacchetto Clima-Energia dell'Unione Europea del 20-20-20 che prevede, inoltre, un obiettivo del 13% in quota parte Italia).



Carbon Footprint

10.3

Autostrade per l'Italia ha avviato, in collaborazione con il Ministero dell'Ambiente, un progetto pilota di Carbon Footprint con l'obiettivo di determinare l'impronta di carbonio delle proprie attività e definire uno standard metodologico valido e replicabile per l'intero settore delle infrastrutture autostradali.

La prima fase del progetto ha previsto l'applicazione del modello su circa 600 km di autostrada e il coinvolgimento di due Direzioni di Tronco, con la mappatura di tutti i consumi energetici diretti e indiretti della Società, derivanti dal funzionamento degli edifici, dalla gestione del parco automezzi, dall'acquisto di materiali, dalla produzione dei rifiuti. Il progetto ha un approccio di Life Cycle, comprende cioè tutti gli impatti legati a produzione, trasporto, utilizzo e smaltimento.

È un progetto pilota di Autostrade per l'Italia, in collaborazione con il Ministero dell'Ambiente, con l'obiettivo di determinare l'impronta di carbonio delle proprie attività.

Nei prossimi anni è in programma l'allargamento del perimetro di indagine a tutta la rete gestita da Autostrade per l'Italia. L'accordo volontario con il Ministero dell'Ambiente, siglato il 20 dicembre 2011, prevede inoltre, a valle della determinazione dell'impronta di carbonio, anche l'individuazione di procedure di Carbon Management, di best practice e di tecnologie a basso contenuto di carbonio per la sua riduzione.





Carpooling

10.4

Il Carpooling rappresenta una soluzione alternativa e conveniente alla mobilità tradizionale. Consiste nell'utilizzare una sola autovettura, con più persone a bordo, per percorrere un medesimo tragitto con notevoli vantaggi per l'ambiente - grazie alla riduzione del traffico - e per ciascun componente dell'equipaggio - grazie alla suddivisione delle spese di trasporto (carburante, pedaggio, etc).

Il lancio del primo servizio di Carpooling è stato realizzato nell'area lombarda di Milano, Como e Varese nel 2009 in concomitanza dell'inizio dei lavori di

Autostrade per l'Italia, da sempre sensibile alle tematiche di sostenibilità ambientale, nel 2009, ha lanciato la prima iniziativa di Carpooling.

ampliamento a tre e a cinque corsie dell'autostrada Milano-Laghi (A8-A9). Per incentivare ulteriormente l'utilizzo del Carpooling, Autostrade per l'Italia offre uno sconto sul pedaggio autostradale al casello di Milano Nord di oltre il 70% se l'autovettura ha quattro persone a bordo. La piattaforma ha rapidamente riscontrato un grande successo tra gli utenti.

Forte del successo milanese, Autostrade per l'Italia ha così predisposto un modello operativo da mettere a disposizione delle Istituzioni locali, delle aziende pubbliche e private per favorire lo sviluppo del carpooling che prevede la realizzazione di un sito internet dedicato alla mobilità dei cittadini di uno specifico territorio, personalizzato nei contenuti sulla base delle esigenze specifiche di ciascuna realtà (per esempio, inserimento di mappe geografiche locali,

sezioni con evidenza delle Istituzioni coinvolte, descrizioni del servizio e dei vantaggi per i cittadini, messaggi degli Amministratori etc.]

In particolare, Autostrade per l'Italia, per favorire lo sviluppo della community di carpooler, ha realizzato una piattaforma internet dove i viaggiatori, una volta registrati, possono offrire e richiedere un passaggio in assoluta sicurezza e nel rispetto della privacy, in un luogo virtuale che favorisce nel modo più sicuro ed efficace, l'incontro tra domanda e offerta.

In quest'ottica sono stati realizzati accordi e progetti specifici con Istituzioni, come la Provincia di Roma con la quale Autostrade per l'Italia ha sottoscritto il 16 luglio 2012 un protocollo di intesa, all'interno del Piano strategico denominato "Provincia di Kyoto", per il lancio di una nuova iniziativa dedicata al carpooling e che ha l'obiettivo di migliorare la viabilità all'interno della Capitale e della sua Provincia.

Ulteriori progetti sono stati realizzati con il Comune di Ancona e con importanti realtà aziendali come: Azienda Ospedaliera di Siena, Università di Siena, Novartis e Monte dei Paschi di Siena, STMicroelectronics, SIA SSB. Sono molte inoltre le realtà aziendali che hanno manifestato un interesse all'iniziativa tra le quali Bologna Fiere, Aeroporti di Roma e SEA.

L'iniziativa Carpooling di Autostrade per l'Italia risponde anche a specifiche richieste, in tema di mobilità sostenibile, da parte delle Associazioni dei Consumatori Adoc, Adiconsum, Adusbef, Codacons e Federconsumatori.

RISULTATI A OGGI

Di seguito i principali indicatori del progetto dell'area milanese:

Visitatori sito internet	circa 600.000
Clienti registrati sul sito internet	oltre 8.000
Viaggi disponibili sito internet	oltre 3.500
N. di persone/giorno che utilizzano il carpooling (stima)	circa 2.500 (circa 8% dei pendolari)



Autostrade per l'Italia può essere considerata la prima azienda a credere in una diffusione nazionale del carpooling quando, alla fine 2009, lanciò il primo progetto nell'area milanese. Ma, per far crescere il fenomeno carpooling in Italia, è necessario che le Istituzioni pubbliche e le aziende private promuovano e facciano conoscere questo nuovo modo di viaggiare incentivando i propri cittadini e i propri dipendenti all'utilizzo condiviso dell'auto.



11 RESPONSABILITÀ SOCIALE

- 11.1** Risorse umane
- 11.2** Autostrade per la Conoscenza
- 11.3** Sicurezza sul lavoro



Risorse umane

11.1

Dal 2000 ad oggi Autostrade per l'Italia si è impegnata nel:

- integrare e dare valore all'esperienza, al know-how specialistico e alla spinta all'innovazione, anche attraverso politiche di risorse umane e sistemi di sviluppo professionale volti a riconoscere, valorizzare e trattenere i propri "talenti", a tutti i livelli dell'organizzazione;
- implementare processi di Talent Management i cui driver sono la valutazione delle prestazioni, del potenziale e l'individuazione di percorsi di crescita professionale in linea con le competenze degli individui, assegnando loro attività e responsabilità di crescente complessità;
- diffondere e valorizzare il know-how tecnico-specialistico, favorendo l'integrazione tra team eterogenei per cultura, esperienza, seniority, etc.;
- applicare sistemi di rewarding che hanno consentito di premiare i contributi dei singoli ma anche di stabilire un legame tra il successo dell'azienda e quello delle sue risorse.

Nel periodo 2010-2012⁽¹⁾ sono state inserite a tempo indeterminato 1.000 risorse nel perimetro italiano del Gruppo, con un'incidenza del 67% di uomini e 33%

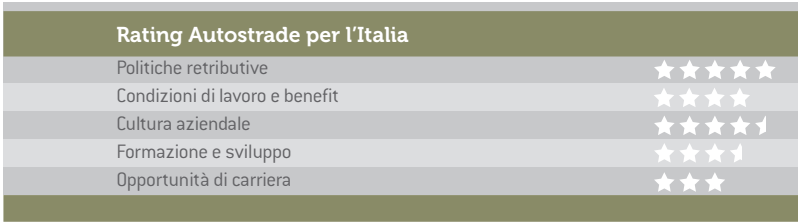
Autostrade per l'Italia mantiene costanti i livelli di occupazione in Italia e crea lavoro anche all'estero. Per le sue attività l'azienda ha ricevuto importanti riconoscimenti internazionali come il premio "Etica & Impresa" e la certificazione "Top Employers".

di donne. A queste si aggiungono oltre 1.100 assunzioni effettuate dalle società estere (Francia, Polonia, Stati Uniti, Cile, Brasile, India).

Nel perimetro Italia, tra il 2010 e il 2012, la percentuale del personale assunto in possesso del diploma di Laurea è pari al 36%, con prevalenza per le Lauree in Ingegneria (38%) ed Economia e Commercio (18%). La percentuale complessiva del personale laureato passa così dal 7% del 2000 al 15% del 2009, al 19% del 2012.

L'ingresso di giovani laureati avviene attraverso processi di selezione ispirati a

[1] 2012: periodo gennaio-settembre.



[Scala di valutazione: max 5 stelle]

criteri di massimo rigore: solo curricula di eccellenza, con lauree e master conseguiti con il massimo dei voti e nel rispetto dei tempi universitari. In Autostrade per l'Italia l'obiettivo è quello di trasmettere ai giovani neo-inseriti l'importanza di accrescere l'apprendimento attivo e sviluppare velocemente la propria autonomia e le proprie capacità.

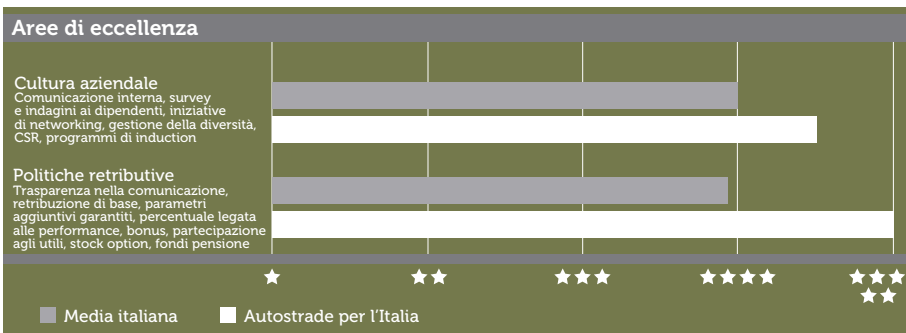
La ricerca di giovani di eccellenza ha portato la società a progettare e realizzare il programma "Autostrade per la Conoscenza", in collaborazione con le principali Università italiane (cfr. capitolo 11.2), iniziativa finalizzata a valorizzare gli studenti "più meritevoli", fornendo loro una concreta possibilità di emergere.

Sul fronte del personale operativo, nel triennio 2010-2012, sono stati assunti a tempo indeterminato 400 operai nelle aree territoriali in cui l'Azienda è presente in Italia.

Tutti i dipendenti, a ogni livello, possono intervenire direttamente sui propri percorsi di aggiornamento e formazione professionale attraverso un portale intranet che consente di individuare le offerte formative più appropriate per il proprio ruolo.

In questo triennio è stato dato avvio ai seguenti progetti / traguardi:

1. Premio "Etica & Impresa"
2. Certificazione "Top Employers"
3. Progetto "Autostrade per la Conoscenza"





Autostrade per la Conoscenza

11.2

Autostrade per l'Italia è impegnata per valorizzare, sviluppare e diffondere la conoscenza attraverso il potenziamento del lavoro interdisciplinare tra azienda e università.

In quest'ottica nasce "Autostrade per la Conoscenza" che offre agli studenti un'opportunità di accrescere le competenze, acquistare visibilità e garantire ai migliori la possibilità di emergere.

Il progetto si sviluppa in partnership con le principali università italiane, in particolar modo con le facoltà di ingegneria, e si concretizza nell'erogazione di borse di studio a laureandi con percorsi di studio di assoluta eccellenza.

Nel 2011 l'impegno economico è stato di 1 milione di euro a beneficio di 100 studenti.

Distribuzione borse di studio assegnate per corso di studi



- 17% Ingegneria gestionale/produzione industriale
- 29% Ingegneria elettronica/informatica/tlc
- 25% Ingegneria civile/ambiente e territorio
- 22% Ingegneria meccanica
- 7% Economia

Autostrade per l'Italia avvicina i giovani al mercato del lavoro. 100 borse di studio, per l'Anno Accademico 2011/2012, destinate agli studenti più meritevoli delle principali città italiane.

ALTRE INIZIATIVE

Collaborazioni ante-lauream

Le collaborazioni ante-lauream sono finalizzate alla co-progettazione di corsi universitari in materia di progettazione e gestione delle infrastrutture e tecnologie per la viabilità, all'inserimento di tirocinanti in azienda e all'erogazione di borse di studio per i migliori studenti del III° anno di laurea, del I° e II° anno di laurea magistrale.

Collaborazioni post-lauream

La sponsorship dei Master post-lauream ha l'obiettivo di individuare professional specializzati attraverso percorsi di Alta

Formazione con maggiore attinenza al business aziendale (tra cui: gestione infrastrutture, project management, general management e sistema regolatorio).

I corsi prevedono la co-docenza da parte di personale interno di Autostrade per l'Italia e la possibilità per i candidati selezionati di svolgere i project work presso le società del Gruppo.

 <p>Master in Tunneling & Tunnel Boring Machine</p>	<p>Cos'è</p> <p>A chi si rivolge</p> <p>Obiettivo</p>	<p>Tipologia: Master Universitario full-time. Durata: 12 mesi (novembre 2011-ottobre 2012). Tem: Tunnel design and construction methods; Mechanized tunneling; Management and safety of job sites. I corsi sono tenuti in lingua inglese.</p> <p>20 Laureati (laurea specialistica) in Ingegneria Civile, Ambiente e Territorio o in Geologia (15 posti riservati a studenti non italiani).</p> <p>Inserire profili Master a elevata specializzazione nella progettazione e realizzazione di gallerie, con particolare riferimento agli scavi meccanizzati.</p>
 <p>Master in Business Administration</p>	<p>Cos'è</p> <p>A chi si rivolge</p> <p>Obiettivo</p>	<p>Tipologia: Master full time post-experience. Durata: 12 mesi. Corsi tenuti in lingua inglese.</p> <p>115 studenti provenienti da 30 Paesi, con un'esperienza lavorativa pregressa mediamente di 5 anni, età media di 29 anni.</p> <p>Inserire profili MBA hi-flyers nel contesto aziendale.</p>
 <p>Master in Strategic Project Management</p>	<p>Cos'è</p> <p>A chi si rivolge</p> <p>Obiettivo</p>	<p>Tipologia: Master Universitario full-time. Atenei coinvolti: MIP-Politecnico di Milano (Italia), Heriot-Watt University di Edimburgo (UK) e Umea University (Svezia). Durata: 18 mesi (6 mesi in ciascuna delle tre università). Il Master è finanziato dal programma UE "Erasmus Mundus". I corsi sono tenuti in lingua inglese.</p> <p>40 laureati (laurea bachelor o magistrale) di origine extra-UE (parametro richiesto dal programma Erasmus Mundus), selezionati attraverso valutazione curriculare e colloquio individuale da parte della Heriot-Watt University (capofila).</p> <p>Inserire nel Gruppo profili Master hi-flyers con interesse e preparazione sul project management.</p>
 <p>Master in Progettazione Geotecnica</p>	<p>Cos'è</p> <p>A chi si rivolge</p> <p>Obiettivo</p>	<p>Tipologia: Master universitario di II° livello. Atenei coinvolti: Dipartimento di Ingegneria Strutturale e Geotecnica della Facoltà di Ingegneria dell'Università degli Studi di Roma "La Sapienza". Tem: progettazione di opere a prevalente componente geotecnica (fondazioni, scavi, gallerie, opere in terra e interventi di stabilizzazione di versanti in frana).</p> <p>20 laureati in ingegneria civile o ambientale.</p> <p>Inserire nel Gruppo profili Master hi-flyers con interesse e preparazione specifica nell'ambito della progettazione geotecnica.</p>



Salute e sicurezza sul lavoro

11.3

La sicurezza è uno dei valori fondamentali di Autostrade per l'Italia: sicurezza per gli utenti, per i dipendenti e per quanti operano sulla rete autostradale. Raggiungere sul tema della salute e sicurezza nei luoghi di lavoro gli stessi standard di eccellenza e innovazione che hanno contraddistinto l'intenso lavoro svolto negli anni per rendere sempre più sicura la circolazione sulla rete autostradale è uno degli obiettivi principali.

A tale scopo Autostrade per l'Italia ha intrapreso e completato il percorso di certificazione volontaria del Modello di Gestione Salute e Sicurezza sui Luoghi di lavoro secondo lo standard internazionale OHSAS 18001:2007.

Consapevole del proprio ruolo di operatore primario e di esempio in un settore di rilievo per il Paese, Autostrade per l'Italia ha avviato il progetto "Safety Academy" (www.safetyacademyaspi.it), una iniziativa volta a favorire lo sviluppo della cultura sulla sicurezza nelle imprese affidatarie di lavori, forniture o servizi che effettuano attività sulla rete.

Le aziende che vi aderiscono beneficiano, in maniera del tutto gratuita, di consulenza per progetti formativi e per finanziamenti oltre a corsi gratuiti per formatori della sicurezza.

Autostrade per l'Italia tutela la salute dei propri dipendenti e di tutti gli operatori delle imprese che quotidianamente lavorano sulla rete, promuovendo la diffusione della cultura della sicurezza.

Per promuovere e facilitare il coinvolgimento, è attivo un canale di comunicazione sviluppato attraverso il Portale web HSE - Health, Safety, Environment e destinato a tutto il personale per segnalare e suggerire iniziative, garantire l'accessibilità a procedure e norme operative aziendali in materia di salute e sicurezza e offrire un costante presidio delle evoluzioni normative.

L'impegno profuso dall'azienda ha trovato attuazione nell'intenso programma di formazione per promuovere e diffondere la cultura della sicurezza e nelle campagne informative e di sensibilizzazione (nel 2011 "In tema di salute e sicurezza 3 occhi sono meglio di due" e nel 2012 il cortometraggio "Lavorare in sicurezza).

Non c'è alternativa”) e si è concretizzato nella riduzione degli indici infortunistici, che negli ultimi tre anni hanno visto un trend decrescente di circa il 30%. Nell'ambito delle relazioni istituzionali, Autostrade per l'Italia ha inoltre contribuito all'elaborazione di un

modello applicativo per l'implementazione dei sistemi di gestione per la salute e la sicurezza nelle imprese a rete - “Linee di indirizzo SGSL-AR” - che sono raccomandate dall'INAIL sul proprio sito per lo specifico comparto produttivo.





12 COMUNICAZIONE & MARKETING

- 12.1** La nuova comunicazione corporate
- 12.2** Social media
- 12.3** Laboratorio Infrastrutture
- 12.4** Cantieri aperti
- 12.5** La Consulta per la Sicurezza e la Qualità del Servizio
- 12.6** Customer satisfaction
- 12.7** La pubblicità nelle Aree di Servizio: AD Moving



La nuova comunicazione corporate

12.1

A partire da gennaio 2012, Autostrade per l'Italia ha definito e sta realizzando una nuova strategia di comunicazione con l'obiettivo di raccontare agli italiani gli investimenti, le invenzioni e le innovazioni tecnologiche, la qualità dei servizi, l'attenzione alla sicurezza, l'impegno quotidiano dei diecimila lavoratori di un "campione nazionale", leader nel mondo delle infrastrutture. La nuova comunicazione corporate è nata, dunque, dall'esigenza di rafforzare e di "riscaldare" il rapporto con gli italiani, nonché di creare un dialogo continuo e fortemente interattivo - attraverso l'uso dei social media - con i quattro milioni di clienti che ogni giorno percorrono le autostrade della nostra rete. E i riscontri, straordinariamente positivi, di partecipazione e di gradimento ricevuti dagli italiani confermano la bontà della scelta.

"LA PASSIONE DI MUOVERE IL PAESE"

Negli ultimi mesi del 2012 Autostrade per l'Italia ha realizzato una importante campagna pubblicitaria di comunicazione istituzionale - fondata su un soggetto creativo sviluppato in partnership con l'agenzia Leo Burnett - che è stata diffusa attraverso TV, Radio, Internet, Quotidiani e Settimanali, Cinema e Affissioni nelle Aree di Servizio. La campagna è stata visibile agli italiani nel corso di due diversi flight: il primo dal

Autostrade per l'Italia racconta "La passione di muovere il Paese" nella campagna di comunicazione istituzionale, che segna dopo 10 anni il ritorno agli spot TV. Nasce Agorà, il magazine dell'azienda dedicato alle idee per la mobilità del futuro e destinato all'élite del Paese. E poi lo sbarco di Autostrade al Giro d'Italia e un concorso per i Pannelli a Messaggio Variabile.

7 al 28 ottobre, il secondo dal 24 novembre al 7 dicembre 2012.

Un'evoluzione narrativa della stessa campagna di comunicazione ha supportato il lancio del bond retail di Atlantia, dal 19 al 23 novembre. La campagna ha comunicato Autostrade per l'Italia e Atlantia in modo particolarmente innovativo: elementi decisivi si sono rivelati l'uso di un linguaggio narrativo "fiabesco" e di un tono di voce "emozionale", nonché il lancio di un claim che ha arricchito e declinato il marchio di Autostrade per l'Italia: *"La Passione di Muovere il Paese"*.



LA PASSIONE DI MUOVERE IL PAESE. NEL FUTURO.

gruppo  Atlantia

- Primo investitore privato in Italia, con un piano in corso di 21 miliardi di euro di investimenti.
- Leader mondiale nelle infrastrutture e nella tecnologia per la mobilità e la sicurezza.
- Più di 10.000 persone, per farvi viaggiare sicuri e liberi.

autostrade // per l'italia

In una fase di profonda crisi economica e di grande incertezza, l'azienda ha deciso di lanciare un messaggio positivo - di proiezione e di fiducia verso il futuro - ancorandolo a una serie di contenuti concreti: gli investimenti in Italia, la capacità di internazionalizzazione, la conquista di una leadership tecnologica nel mondo della mobilità, l'impegno sul fronte della sicurezza. Protagonista dello spot televisivo è una bambina alla guida di una automobilina a pedali, che rappresenta metaforicamente il futuro dell'Italia. La piccola viene portata in "stage diving" dalle diecimila persone che, all'interno di Autostrade per l'Italia, lavorano ogni giorno per costruire nuove corsie, per gestire al meglio le tratte autostradali esistenti e per garantire agli italiani la possibilità di viaggiare sicuri e liberi. Le immagini dello spot, realizzato sotto la regia e la supervisione di Dario Piana, uniscono riprese dal vivo con effetti 3D e sono accompagnate da un brano musicale originale scritto da Vittorio Cosma ed eseguito dall'Orchestra Roma Sinfonietta, l'orchestra di riferimento di Ennio Morricone.

AGORÀ

"Agorà. Idee per la mobilità del futuro" è il magazine bimestrale di Autostrade per l'Italia che nasce per promuovere una riflessione di qualità e scientificamente consistente sui temi della mobilità e delle infrastrutture, mettendo in luce anche valori e primati di Autostrade per l'Italia.

Le pagine della rivista ospiteranno interventi italiani e internazionali di orientamento trasversale, per stimolare il confronto e avere una visione delle diverse opinioni e strategie in Italia e all'estero.

Il primo numero, uscito a novembre 2012, è dedicato al dibattito su "Infrastrutture: risorsa o debito?" e al tema del Consensus Building. Agorà si rivolge a vertici istituzionali, protagonisti politici, opinion leader di alto livello, stakeholder economici e sociali. La veste grafica è accurata, essenziale ed elegante. La pubblicazione è in doppia lingua, italiano e inglese, con numerose immagini, molte della rete Autostrade per l'Italia, e con contenuti di alto profilo culturale.





agorà

IDEE PER LA MOBILITÀ DEL FUTURO

N° 01

OTTOBRE 2012

INFRASTRUTTURE:
RISORSA
O DEBITO?



autostrade // per l'italia



AUTOSTRADE PER IL GIRO D'ITALIA 2012

Autostrade per l'Italia ha voluto legare la propria immagine al Giro d'Italia 2012 per comunicare e promuovere il suo ruolo di "campione nazionale" delle infrastrutture e primo investitore privato del Paese. Come la corsa rosa, Autostrade unisce e valorizza i territori, nel profondo rispetto dell'ambiente e delle esigenze delle comunità locali. Dal 5 al 27 maggio, per sottolineare la propria leadership nella tutela della sicurezza dei viaggiatori e per rafforzare lo stretto rapporto di collaborazione con la Polizia Stradale, Autostrade per l'Italia ha istituito il premio "Il Campione della Sicurezza".

Alla partenza delle tappe di Modena, Urbino, Civitavecchia, Savona, Treviso e Milano sono stati infatti premiati gli "eroi

della strada", ovvero rappresentanti della Polizia Stradale - indicati dai rispettivi Compartimenti - che si siano distinti in attività di soccorso e di intervento a tutela della sicurezza e della incolumità degli automobilisti.

Inoltre, Autostrade per l'Italia al Giro ha significato anche un'importante web presence sullo "Speciale Giro d'Italia" della Gazzetta dello Sport, con la creazione di un servizio di Infoviabilità Autostrade per l'Italia (news sul traffico, percorsi e pedaggi, webcam, ecc.) dedicato agli appassionati della corsa rosa.

Infine, la pagina Facebook "Autostrade per il Giro" e il Concorso a Premi "Scatta e Vinci" hanno registrato un altissimo gradimento: 1,5 milioni di visitatori e oltre 30.000 "Mi piace".



CONCORSO SUI PANNELLI A MESSAGGIO VARIABILE

Nel 2012 Autostrade per l'Italia lancia "Scrivi il tuo messaggio e vinci", un concorso a premi per informare ed educare i clienti sulla sicurezza stradale attraverso i Pannelli a Messaggio Variabile (PMV).

L'iniziativa promuove una "guida alla lettura" per approfondire il significato dei principali messaggi di viabilità e un sondaggio per valutare l'efficacia di quelli presenti sulla rete. Il concorso premia i messaggi dei clienti più creativi che incentivano comportamenti di guida virtuosi.

La sezione del sito di Autostrade per l'Italia registra ottimi risultati: 200.000 visite per la "Guida alla lettura", 1.050 sondaggi effettuati e 7.000 messaggi inviati.

Una commissione - composta da

Autostrade per l'Italia, ANAS, Consulta per la Sicurezza e la Qualità del Servizio (Polizia Stradale, le Associazioni dei Consumatori Adiconsum, Adoc, Adusbef, Codacons e Federconsumatori, Asaps e Quattroruote) - seleziona le proposte più originali dei clienti. Le proposte dei vincitori sono trasmesse sugli oltre 1.200 PMV presenti sulla rete del Gruppo.

Al centro dei messaggi l'uso corretto del seggiolino, la distrazione alla guida, i pericoli dell'alcool, i rischi del colpo di sonno, la distanza di sicurezza e l'uso regolare della corsia di marcia.

Il progetto permette ad Autostrade per l'Italia di individuare ed eliminare le criticità dei messaggi on air e studiare nuove iniziative per la formazione, educazione e sensibilizzazione sulla sicurezza stradale.





Social media

12.2

INIZIATIVE SOCIAL NETWORK: PAGINA FACEBOOK AUTOSTRADE PER L'ITALIA

Dal 2012 Autostrade per l'Italia interagisce con i propri clienti anche attraverso i social media.

Nasce la pagina Facebook di Autostrade per l'Italia, per creare un nuovo dialogo con la Società.

www.facebook.com/autostradeperitalia

Autostrade per l'Italia sbarca su Facebook. Dopo il successo del primo progetto pilota legato al Giro d'Italia, è stata lanciata la fan page ufficiale in occasione della nuova campagna Istituzionale.



Dopo il successo dell'iniziativa dedicata al Giro d'Italia, la pagina corporate racconta la storia e i valori di una grande azienda di più di 10.000 uomini e donne che lavorano, in Italia e all'estero, per lo sviluppo e la mobilità del Paese. Eventi, sponsorizzazioni, attività culturali trovano nel social network un modo nuovo, informale e diretto, per raggiungere i clienti.

Durante le prime settimane grande attenzione è stata dedicata all'ultima campagna di comunicazione. Anteprime, dietro le quinte e curiosità sullo spot hanno animato la pagina aperta il 1° ottobre 2012 che ha raggiunto, in sole tre settimane, oltre 10.000 visitatori con una "portata" (numero di persone che hanno visitato la pagina) di oltre 815.000.

Il dialogo tra Autostrade e i clienti continua con tutte le novità sulla rete e il racconto delle principali manifestazioni del territorio.

CONCORSO ONLINE "I 10 LUOGHI DELLA SICUREZZA"

L'esodo estivo 2012 registra un'importante novità: la nascita, sul sito di Autostrade per l'Italia, di una skin page completamente dedicata alle previsioni del traffico per l'estate e agli aggiornamenti real time sulla viabilità della rete. Con un semplice click, per la prima volta, i clienti hanno a disposizione tutte le informazioni necessarie per pianificare il proprio viaggio, conoscere i giorni più critici per la viabilità - contrassegnati dal bollino nero o rosso - e seguire real time le evoluzioni del traffico attraverso una mappa interattiva della rete. A disposizione degli utenti anche un pratico layout, scaricabile on line, con i bollini giorno per giorno.

Ma la vera novità dell'estate 2012 è stato il concorso a premi "I 10 luoghi comuni sulla sicurezza", un innovativo quiz ideato da Autostrade per l'Italia per sensibilizzare gli automobilisti sulla sicurezza stradale. Con sette risposte corrette su 10 si partecipava all'estrazione di una Fiat 500, 50 navigatori e 70 macchine fotografiche. Il concorso, on line e disponibile anche negli Hi-Point delle Aree di Servizio, ha registrato un grande successo di pubblico, con più di 300mila partecipanti.

I risultati del concorso indicano che la battaglia per correggere le cattive abitudini alla guida è ancora lunga: soltanto il 4,9% ha risposto esattamente a tutte le 10 domande, il 59% a 7 su 10. Tra gli errori più frequenti l'utilizzo scorretto della corsia di emergenza e delle piazzole di sosta.



con il supporto scientifico di



Università Commerciale
Luigi Bocconi

CERTeT
Center for Research
on Regional Economics,
Transport and Tourism

Laboratorio Infrastrutture

12.3

Il Laboratorio sulle Infrastrutture nasce per colmare il vuoto italiano su ricerca scientifica, dibattito degli opinion leader e policy making nel settore. È un progetto quadriennale dedicato al settore delle infrastrutture, attualmente caratterizzato da incertezza programmatica e instabilità attuativa.

Le ragioni principali del deficit infrastrutturale italiano dipendono dai processi decisionali, lenti e farraginosi. In questo scenario si inserisce il Laboratorio, un'iniziativa promossa da Autostrade per l'Italia insieme all'Università Bocconi e attiva presso il CERTeT, Centro per l'economia regionale, i trasporti e il turismo, diretto dal professore della Bocconi Lanfranco Senn⁽¹⁾. L'obiettivo è quello di stimolare collaborazione, dialogo e confronto interdisciplinare tra i principali attori ed esperti della materia.

Tra le priorità del progetto rientra lo sviluppo della ricerca scientifica, teorica e applicata. Per accrescere il dibattito e diffondere i contenuti il Laboratorio predispone un programma, pluriennale e annuale, per aprirsi alle nuove realtà e stare al passo con gli aggiornamenti normativi nazionali e internazionale.

Autostrade per l'Italia collabora con l'Università Bocconi per stimolare il dibattito sulle infrastrutture, favorire la ricerca scientifica e proporre soluzioni concrete per il Paese.

PRINCIPALI CARATTERISTICHE DEL LABORATORIO

- **Dimensione internazionale**, per consentire all'Italia di misurarsi con le esperienze più avanzate. In questo modo è possibile mettere a disposizione delle istituzioni italiane regole, culture e comportamenti vincenti in altri sistemi-paese.
- **Interdisciplinarietà**, indispensabile per la natura trasversale del tema infrastrutture e per la sua complessità.
- **Livello di eccellenza della ricerca**, incentrata sugli aspetti relativi alla programmazione e la realizzazione delle infrastrutture che presentano le maggiori criticità concettuali e metodologiche.
- **Orientamento al problem solving**, discussione sui risultati delle ricerche con il mondo degli operatori pubblici e privati, direttamente e indirettamente interessati.

(1) Professore ordinario di economia regionale e urbana. Docente di economia politica e dei trasporti, analisi economica delle politiche industriali e territoriali presso l'Università Bocconi di Milano. È anche esperto delle Direzioni generali delle politiche regionali e dei trasporti dell'Unione Europea.

OBIETTIVI DEL LABORATORIO

Sul piano scientifico, il Laboratorio si propone di analizzare:

- il potenziale contributo che le infrastrutture possono offrire al Paese in termini di sviluppo e competitività;
- la suddivisione delle responsabilità e dei compiti tra i vari stakeholder pubblici e privati;
- dei metodi e dei criteri di valutazione per la selezione, progettazione, realizzazione e gestione delle infrastrutture;
- la regolazione dei mercati connessi alle infrastrutture.

Dal punto di vista della ricerca, il Laboratorio ha intenzione di ottenere:

- contributi teorici;
- ricerche empiriche in grado di documentare la realtà in essere e la previsione dei principali trend evolutivi in materia di infrastrutture.

Sul piano della comunicazione, il Laboratorio ha in programma di discutere i risultati attraverso:

- workshop tra studiosi e operatori sui risultati delle ricerche e le possibili applicazioni;
- seminari e convegni per la comunicazione dei risultati e la condivisione allargata delle attività del Laboratorio, aperta anche a studiosi stranieri;
- attività di informazione, formazione e aggiornamento per categorie selezionate di fruitori.

Il progetto è articolato in quattro "assi" di ricerca, ognuno caratterizzato da un tema differente.

"Quali infrastrutture per la competitività del Paese": analizza non solo le strutture delle opere, ma si occupa anche dei servizi attivabili per garantire collegamenti fluidi ed efficienti.

"Come si decidono le infrastrutture": si interroga sulla reale efficacia dei processi decisionali che dovrebbero selezionare le infrastrutture fondamentali per lo sviluppo del Paese.

Il terzo asse focalizza la ricerca su **"Il rapporto tra pubblico e privato e, in particolare: come si governano le infrastrutture?"** L'Unione Europea, estendendo la liberalizzazione e la concorrenza anche ai servizi di pubblica utilità, pone le basi per una collaborazione sistematica tra pubblico e privato. Inoltre, l'attuale crisi impedisce a molti Stati di finanziare direttamente le infrastrutture. Per realizzare le opere, quindi, è necessario favorire una stretta collaborazione tra Stato e aziende che richiede un sistema di norme certe e stabili. Il contributo dell'attività di ricerca del Laboratorio è, anche in questo caso, sia teorico sia applicativo.

L'ultimo tema si concentra su **"L'efficienza del sistema dei lavori pubblici in Italia."** Molti studi evidenziano un notevole deficit infrastrutturale del nostro Paese. Il Laboratorio analizza le ragioni della scarsa efficienza dell'iter decisionale e di quello legato al finanziamento e alla realizzazione dei lavori.



L'iniziativa Cantieri Aperti nasce da un'idea di Autostrade per l'Italia con l'obiettivo di creare un sistema di comunicazione integrata che metta a disposizione di tutti gli stakeholder informazioni puntuali, efficaci e costantemente aggiornate sulle nuove opere, sia in corso sia programmate, e sui relativi impegni economici. Ogni appuntamento è un'occasione di confronto con istituzioni, utenti, residenti, media e rappresenta un momento di verifica sull'avanzamento dei lavori e sui problemi che devono essere affrontati e superati.

In sei anni sono stati 42 i Cantieri Aperti in otto regioni: Lazio, Lombardia, Valle d'Aosta, Emilia-Romagna, Toscana, Marche, Campania e Liguria.

LAZIO

- **1° agosto 2011**
Apertura al traffico della terza corsia Roma Nord-Settebagni.
- **27 luglio 2010**
Inaugurazione del nuovo svincolo e della nuova stazione di Castelnuovo di Porto.
- **30 aprile 2009**
Terza corsia tra Fiano Romano e Settebagni.

Un sistema di comunicazione integrata dedicato agli stakeholder. In sei anni, 42 eventi hanno offerto informazioni puntuali e aggiornate sullo stato di avanzamento degli investimenti.

- **2 dicembre 2008**
Completata la terza corsia A1 Orte-Fiano (1,9 miliardi di euro di investimenti, di cui 1,2 della nuova Convenzione Unica).
- **9 luglio 2007**
Aggiornamento sullo stato di investimenti nella regione (1,1 miliardi di euro) e completamento a maggio dello scavo Galleria Nazzano direzione sud.
- **17 novembre 2006**
1,3 miliardi di euro investiti. Presentazione del Piano di investimenti in regione per 1,3 miliardi.

LOMBARDIA

- **25 maggio 2012**
Apertura al traffico dell'intera terza corsia in carreggiata nord della A9.

- **16 dicembre 2011**
Apertura al traffico del nuovo svincolo di Origgio-Uboldo e dei primi tratti ampliati della terza corsia dell'A9.
- **26 luglio 2011**
Inaugurazione della nuova interconnessione di Lainate.
- **19 aprile 2011**
Aggiornamento sullo stato di investimenti nella regione.
- **14 luglio 2010**
Aggiornamento sullo stato di investimenti nella regione (1,4 miliardi di euro per 120 km).
- **27 luglio 2009**
Consegna dei lavori per la terza corsia A9.
- **30 settembre 2008**
Avanzamento lavori e risultati quarta corsia a un anno dall'apertura (22 novembre 2006: presentazione piano di investimenti di 735 milioni di euro, 29 dicembre 2006: apertura ampliamento quarta corsia A4 Cavenago-Trezzo, 1° ottobre 2007: apertura quarta corsia Milano-Bergamo).

VALLE D'AOSTA

- **4 dicembre 2006**
Completamento secondo tronco Morgex-Entrèves sull'A5 Aosta-Trafo del Monte Bianco.

EMILIA-ROMAGNA

- **5 dicembre 2011**
Aggiornamento sui lavori di potenziamento dell'A14 tra Rimini Nord e Porto Sant'Elpidio.
- **18 ottobre 2011**
Aggiornamento sui lavori della Variante di Valico: entra in funzione la fresa EPB nella Galleria Sparvo, procedono i lavori nella Galleria Val di Sambro.
- **19 gennaio 2011**
Presentazione della Galleria di Sacacciano sul lotto 1A Rimini Nord-Cattolica (Lotto 1B).
- **16 giugno 2010**
Consegna ampliamento a tre corsie dell'A14 tra Rimini Nord e Cattolica.
- **4 settembre 2009**
Consegna a Pavimental dei lavori di ampliamento terza corsia tra Rimini Nord e Cattolica (Lotto 1A).
- **21 ottobre 2008**
6,1 miliardi di euro di investimenti, di cui 2,6 previsti dalla nuova Convenzione Unica, per 294 km di rete e tre nuovi caselli.
- **31 ottobre 2007**
Inaugurato il nuovo svincolo Triumvirato-Aeroporto sulla Tangenziale di Bologna.
- **6 dicembre 2006**
3,2 miliardi di euro investiti. Inaugurato lo svincolo Bologna Fiera sulla A14.

TOSCANA

- **27 ottobre 2011**
Aggiornamento sullo stato di investimenti nella regione.
- **26 gennaio 2011**
Consegna dei lavori del Lotto 0 della tratta Barberino-Firenze Nord.
- **10 dicembre 2010**
Abbattimento dell'ultimo diaframma della nuova galleria naturale di Pozzolatico.
- **1 luglio 2010**
Abbattimento dell'ultimo diaframma della nuova galleria naturale di Melarancio.
- **2 ottobre 2008**
Aggiornamento sullo stato di investimenti nella regione (4 miliardi di euro di investimenti, di cui uno grazie alla nuova Convenzione Unica, per 134 km di rete e sette nuovi caselli).
- **5 aprile 2007**
Apertura terza corsia sull'A1 tra Scandicci e Firenze Nord direzione nord (2,7 miliardi di euro su 75 km e sei nuovi caselli).

MARCHE

- **30 luglio 2012**
Apertura al traffico del nuovo svincolo di Montemarciano e di 7 km di terza corsia tra Ancona Sud e Porto Sant'Elpidio.
- **19 dicembre 2011**
Apertura al traffico in carreggiata sud dell'intero tratto di 21 km da Fano a Senigallia.
- **29 luglio 2011**
Apertura al traffico di 21 km di terza

corsia in carreggiata Nord tra Fano e Senigallia. Inaugurazione della svincolo di Porto Sant'Elpidio.

- **6 aprile 2011**
Affidati tutti i lavori di ampliamento della terza corsia dell'A14.
- **12 luglio 2010**
Aggiornamento sullo stato di investimenti nella regione.
- **30 giugno 2009**
Obiettivo 2009 affidamento di tutti i lavori per 126 km di terza corsia della A14 nelle Marche.
- **18 novembre 2008**
2 miliardi di euro investiti. Oltre 210 milioni di euro per opere compensative.
- **21 marzo 2007**
Avviati i lavori terza corsia A14 tra Ancona e Porto Sant'Elpidio. 1.455 milioni di euro per 142 km.

CAMPANIA

- **16 dicembre 2008**
Inaugurato il nuovo svincolo di Santa Maria Capua Vetere con nove piste; costo: 8 milioni di euro. In regione 350 milioni di euro investiti su 16 km e tre nuovi svincoli.
- **6 febbraio 2007**
Inaugurato primo tratto a tre corsie A3 Napoli-Pompei-Salerno. 340 milioni di euro investiti in Campania.

LIGURIA

- **4 maggio 2011**
Presentazione dell'intesa sul progetto Gronda (33 km per 3,1 miliardi di euro di investimento).





La Consulta per la Sicurezza e la Qualità del Servizio

12.5

Il 16 novembre 2005 Autostrade per l'Italia ha istituito, attraverso l'adesione a uno specifico protocollo d'intesa, la Consulta per la Sicurezza e la Qualità del servizio. Si tratta di un organo consultivo e propositivo che ha l'obiettivo di individuare e concordare iniziative e piani di miglioramento della qualità e della sicurezza dell'infrastruttura. Della Consulta fanno parte cinque Associazioni dei Consumatori (Adoc, Adiconsum, Adusbef, Codacons, Federconsumatori), Polizia Stradale, Asaps (Associazione Sostenitori Amici Polizia Stradale), Isoradio, Quattroruote, il Comitato Centrale per l'Albo Nazionale Autotrasportatori e i Sindacati del Trasporto.

Nel corso degli anni la Consulta ha messo in atto - e tuttora promuove e programma - diversi progetti studiati non solo per migliorare gli standard di sicurezza, ma anche per garantire un miglioramento costante della qualità del servizio e per coinvolgere i consumatori con iniziative di marketing e comunicazione.

Di seguito le principali iniziative condivise negli anni:

- Tutor, risultati nella riduzione dell'incidentalità e piano di estensione.

È un organo consultivo e propositivo costituito da Autostrade per l'Italia insieme ad altri partner. Si preoccupa del comfort e della sicurezza dei clienti. Tra le tante iniziative spicca la Procedura di Conciliazione per risolvere le controversie.

- Piano di riqualificazione delle barriere spartitraffico.
- Miglioramento della segnaletica di cantiere.
- Benzacartelloni in autostrada con i prezzi dei carburanti delle quattro Aree di Servizio successive al cartello.
- Nuovo processo per il recupero crediti dovuto al mancato pagamento pedaggio dei clienti.
- “Caffè Gratis” tutte le notti in Area di Servizio.
- Angolo della Prevenzione: check up gratuito per gli autotrasportatori in collaborazione con Croce Rossa Italiana in alcune Aree di Servizio della rete.
- “Sosta Amica” e “Prezzo Amico”: qualità, pulizia, convenienza e servizi offerti nelle Aree di Servizio.

- Iniziative di comunicazione di sicurezza stradale:
 - “Piccoli Viaggiatori Sicurezza da grandi” per il corretto uso del seggiolino auto;
 - “Parcheggi Rosa” nelle Aree di Servizio riservate a donne in dolce attesa o neo-mamme;
 - “Viaggiare sicuri in autostrada”;
 - “I 12 mesi della Sicurezza Stradale” volta a sfatare i luoghi comuni sui principali comportamenti di guida.
- Piano di potenziamento delle Aree di Servizio.
- Aree giochi: spazi esterni dedicati ai bambini nelle Aree di Servizio.
- Monitoraggio dei prezzi carburante: rilevazione dei prezzi dei distributori fuori dall'autostrada.
- Monitoraggio dei processi di vendita e assistenza presso i Punto Blu con l'obiettivo del miglioramento continuo della qualità del servizio grazie al coinvolgimento diretto dei consumatori.
- Certificazione RINA: schema di misurazione del Livello Qualitativo Autostradale (LQA).
- Viaggiatori e Consumatori: proposte e idee di miglioramento per il viaggio in autostrada, indicate da clienti delle Associazioni dei Consumatori.
- Progetto Pannelli a Messaggio Variabile: educazione alla lettura dei messaggi trasmessi sui pannelli luminosi relativi a temi di sicurezza e viabilità.

La Procedura di Conciliazione con le Associazioni dei Consumatori

Tra le iniziative concordate all'interno della Consulta per la Sicurezza e la Qualità del Servizio una in particolare riguarda la Procedura di Conciliazione, grazie all'accordo siglato con le Associazioni dei Consumatori per la risoluzione in via stragiudiziale delle controversie tra Autostrade per l'Italia e i clienti che abbiano già presentato un reclamo o una richiesta di risarcimento danni il cui esito non è stato ritenuto soddisfacente.

Le principali tipologie di controversie rientranti nella procedura di conciliazione riguardano danni ai veicoli dovuti a investimento di animali o di oggetti non rimossi tempestivamente dalle sede stradale, a oggetti distaccatisi da strutture autostradali, all'urto della sbarra Telepass per errore di funzionamento degli impianti e al dissesto o buca sul manto stradale.

Sono escluse dalla procedura di conciliazione le richieste relative a lesioni o danni fisici.

Le richieste pervenute si concludono, nel 90% dei casi, con l'accoglimento totale o parziale delle richieste da parte di Autostrade per l'Italia con un tempo di evasione non superiore a 120 giorni dalla data di ricezione della domanda.

In via straordinaria, attraverso la procedura di conciliazione, è stato definito un accordo tra Autostrade per l'Italia e le Associazioni dei Consumatori per il riconoscimento di un gesto di attenzione nei confronti dei clienti coinvolti nell'evento nevoso che ha colpito l'area fiorentina nel dicembre 2010. Le richieste di conciliazione pervenute sono state circa 15.000, di cui 8.000 accolte.



Customer satisfaction

12.6

Il miglioramento della qualità percepita e il raggiungimento della soddisfazione dei clienti sono obiettivi verso i quali, ogni giorno, convergono gli sforzi di Autostrade per l'Italia.

A tal proposito è stato definito, a partire dal 2004, un piano di indagini di Customer Satisfaction realizzate attraverso un ente terzo specializzato. Tali indagini individuano un indice di soddisfazione globale "Customer Satisfaction Index" (CSI) in una scala da 1 (minimo) a 10 (massimo).

Si tratta di un importante indicatore che sintetizza il giudizio dei clienti grazie a una visione esterna all'azienda. Le rilevazioni consentono di misurare la qualità percepita dai clienti rispetto alle componenti primarie del servizio: viabilità, informazioni di viabilità, caselli, sistemi di pagamento, sicurezza, Aree di Servizio, relazione con la clientela. Il miglioramento della qualità del servizio erogato è stato nel tempo più evidente per il segmento di clientela costituito dai "frequent travellers", i viaggiatori che, per motivi di lavoro o svago, fruiscono con maggiore frequenza del servizio autostradale.

Per monitorare il servizio offerto da Autostrade per l'Italia è stato introdotto il "Customer Satisfaction Index" (CSI), un indice di gradimento che permette di valutare la soddisfazione della clientela

La valutazione della soddisfazione della clientela viene effettuata attraverso:

- due indagini di Customer Satisfaction all'anno;
- interviste telefoniche su un campione casuale di 3.800 clienti;
- definizione sistematica degli obiettivi da raggiungere.

Il risultato delle indagini di Customer Satisfaction costituisce uno degli elementi di valutazione del management aziendale.

Il Customer Satisfaction Index



GESTIONE VIABILITÀ

- Pianificazione dei cantieri
- Ripristino della circolazione dopo incidente
- Capacità di intervento in caso di emergenze

CASELLI

- Velocità di passaggio ai caselli in entrata
- Facilità di individuare corsie per il proprio tipo di pagamento
- Numerosità dei caselli aperti in relazione al traffico
- Velocità operazione di pagamento pedaggio

SISTEMI DI PAGAMENTO

- Valutazione dei sistemi di pagamento [Telepass, carte, contanti]

SICUREZZA

Infrastrutture:

- Pavimentazione
- Guard rail/barriere spartitraffico
- Sicurezza in galleria

Segnaletica:

- Orizzontale e verticale

Grandi opere

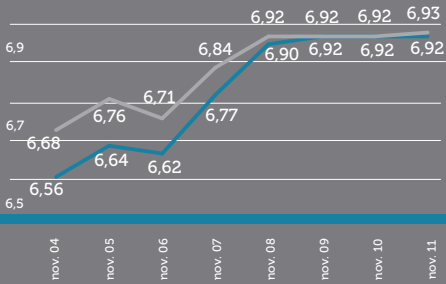
Sistema Tutor

Soccorso meccanico

Personale di Autostrade per l'Italia

CSI - Totale clientela e frequent traveller

Confronto novembre 2004-novembre 2011 (punteggio 1-10)



— CSI Totale clientela

— CSI Frequent traveller (almeno 1 viaggio/mese)

AREE DI SERVIZIO

- Parcheggi e spazi esterni
- Stazioni di rifornimento
- Servizi di ristoro
- Servizi igienici

INFORMAZIONE

- Canali informativi: Isoradio, call center, sito internet
- Pannelli a Messaggio Variabile

RELAZIONE CON IL CLIENTE

- Punto Blu
- Call center Telepass
- Gestione reclami





La pubblicità nelle Aree di Servizio: AD Moving

12.7

AD Moving, interamente controllata da Autostrade per l'Italia, è la società che valorizza le opportunità della rete autostradale per realizzare efficaci campagne pubblicitarie.

La costituzione di AD Moving rientra nel progetto di riqualificazione delle Aree di Servizio che il Gruppo sta realizzando, ponendosi all'avanguardia a livello europeo, per ampliare i servizi offerti ai clienti e consentire una sosta sempre più confortevole e gradevole.

In oltre 200 Aree di Servizio autostradali italiane, AD Moving gestisce più di 1.000 cartelli, innovativi sotto il profilo delle forme e dimensioni, oltre a impianti e soluzioni dedicati alla pubblicità (spazi per promoeventi, schermi di outdoor TV, ecc.) che costituiscono una rete estremamente funzionale e avanzata sotto il profilo tecnologico.

Questo network di comunicazione consente di sviluppare campagne pubblicitarie rivolte ai target di popolazione "dinamici" che rappresentano i segmenti più evoluti

È la società di Autostrade per l'Italia che valorizza la Aree di Servizio trasformandole in un network di comunicazione pubblicitaria dotato di oltre 1.000 cartelli, impianti innovativi e soluzioni dedicate.

della popolazione italiana e quindi più sensibili alla comunicazione pubblicitaria.

Per la vendita dei diversi asset pubblicitari, AD Moving si avvale di una serie di rapporti di partnership con importanti società pubblicitarie, leader nazionali nei relativi settori di competenza (Clear Channel per le affissioni, Class Pubblicità per Infomoving, BTOB per gli spazi indoor, ecc.).



Contatti

Autostrade per l'Italia S.p.A.
Via A. Bergamini, 50
00159 Roma

**Direzione Relazioni Esterne,
Affari Istituzionali e Marketing**

Direttore Francesco Fabrizio Delzio

Progetto:

Massimo Iossa

Responsabile Marketing e Sviluppo Commerciale

Francesco Casaccia

Responsabile Rapporti con i Media

Testi e contributi:

Donatella Perrone

Alessia Ruzzeddu

Marianna Lorusso

librodefatti@autostrade.it

www.autostrade.it

 [autostradepertalia](https://www.facebook.com/autostradepertalia)

Tel. (+39) 06 4363 4772

Fax (+39) 06 4363 4742

Autostrade per l'Italia S.p.A.

Capitale sociale 622.027.000 euro i.v.

Cod. fisc., P. IVA e Registro delle Imprese

di Roma n. 07516911000

REA n. 1037417



autostrade // per l'italia
La passione di muovere il Paese

www.autostrade.it