

711 - BILANCIO ORDINARIO D'ESERCIZIO

Data chiusura esercizio 31/12/2007

AUTOSTRAD
PER L'ITALIA
S.P.A.

DATI ANAGRAFICI

Indirizzo Sede legale: ROMA RM VIA ALBERTO
BERGAMINI 50

Codice fiscale: 07516911000

Forma giuridica: SOCIETA' PER AZIONI

Impresa in fase di aggiornamento

Indice

Capitolo 1 - PROSPETTO CONTABILE	2
Capitolo 2 - NOTA INTEGRATIVA	8
Capitolo 3 - VERBALE ASSEMBLEA ORDINARIA	116
Capitolo 4 - RELAZIONE GESTIONE	126
Capitolo 5 - RELAZIONE DI CERTIFICAZIONE	252
Capitolo 6 - RELAZIONE SINDACI	256

4. BILANCIO D'ESERCIZIO: PROSPETTI CONTABILI E NOTE ILLUSTRATIVE

PROSPETTI CONTABILI

Stato patrimoniale

(Unità di euro)	Note	31/12/2007	31/12/2006
ATTIVITÀ			
Attività non correnti			
Materiali	5.1	6.425.895.305	5.817.542.577
Beni gratuitamente devolvibili		6.333.531.860	5.721.435.934
Immobili, impianti e macchinari		82.049.921	83.068.969
Investimenti immobiliari		10.315.424	13.037.674
Immateriali	5.2	6.133.335.304	6.131.357.955
Avviamento e altre attività immateriali a vita utile indefinita		6.111.198.768	6.111.198.942
Altre attività immateriali		22.136.536	20.159.013
Partecipazioni	5.3	448.353.265	417.527.012
Altre attività finanziarie	5.4	712.275.868	716.035.858
Depositi vincolati convertibili oltre dodici mesi		629.892.844	670.329.751
Derivati attivi		46.870.392	10.889.846
Altre attività finanziarie		35.512.632	34.816.261
Attività per imposte anticipate		0	0
Altre attività	5.5	5.717.311	7.292.078
Totale attività non correnti		13.725.577.053	13.089.755.480
Attività correnti			
Attività commerciali	5.6	750.790.699	771.793.014
Rimanenze		43.284.864	38.499.785
Attività per lavori in corso su ordinazione		3.273.721	3.266.527
Crediti commerciali		704.232.114	730.026.702
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	5.7	174.144.979	34.186.001
Disponibilità liquide		34.734.122	33.814.413
Mezzi equivalenti		100.556	371.588
Reporti attivi di conto corrente infragruppo		139.310.301	0
Altre attività finanziarie	5.8	112.127.655	166.158.962
Quota corrente di attività finanziarie a medio-lungo termine		1.001.965	178.772
Depositi vincolati convertibili entro dodici mesi		107.901.264	164.173.926
Altre attività finanziarie		3.224.426	1.806.264
Attività per imposte correnti	5.9	13.579.655	0
Altre attività	5.10	54.895.214	41.801.111
Attività possedute per la vendita e attività incluse nei gruppi in dismissione		0	0
Totale attività correnti		1.105.537.602	1.013.939.088
TOTALE ATTIVITÀ'		14.831.114.655	14.103.694.568

Stato patrimoniale

(Unità di euro)	Note	31/12/2007	31/12/2006
PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ			
Patrimonio netto			
Patrimonio netto			
Capitale emesso		615.527.000	615.527.000
Riserva straordinaria vincolata per ritardati investimenti		197.000.000	-
Altre riserve e utili portati a nuovo		1.299.308.003	1.086.371.101
Utile dell'esercizio al netto dell'accanto su dividendi		526.985.498	685.057.574
Totale patrimonio netto	5.11	2.638.800.501	2.386.955.675
Passività non correnti			
Fondi per accantonamenti	5.12	922.882.995	908.032.925
Fondi per benefici per dipendenti		110.469.972	135.439.902
Fondo ripristino e sostituzione beni gratuitamente devolvibili		812.393.023	772.593.023
Passività finanziarie	5.13	8.441.895.277	8.346.627.403
Finanziamenti a medio-lungo termine		8.419.389.790	8.254.632.709
Derivati passivi		23.505.497	81.994.694
Passività per imposte differite	5.14	318.106.372	237.672.224
Altre passività	5.15	52.959.189	42.577.846
Totale passività non correnti		9.735.823.813	9.534.910.198
Passività correnti			
Fondi per accantonamenti	5.12	132.599.399	154.476.822
Fondi per benefici per dipendenti		18.488.140	37.765.293
Fondo ripristino e sostituzione beni gratuitamente devolvibili		76.600.000	76.000.000
Altri fondi per rischi e oneri		39.611.259	40.711.529
Passività commerciali	5.16	655.529.791	530.753.216
Passività finanziarie correnti	5.17	948.271.649	788.849.553
Scoperti di conto corrente		281.885.348	230.207.988
Rapporti passivi di conto corrente infragruppo		306.787.198	141.217.395
Quota corrente di passività finanziarie e medio-lungo termine		359.453.962	417.352.162
Altre passività finanziarie		145.121	172.008
Passività per imposte correnti	5.18	30.706.381	55.274.218
Altre passività	5.19	689.383.121	652.374.886
Passività incluse nei gruppi in dismissione		0	0
Totale passività correnti		2.456.490.341	2.181.828.695
TOTALE PASSIVITÀ'		12.192.314.154	11.716.738.893
TOTALE PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ'		14.831.114.655	14.103.694.568

Conto economico

(Unità di euro)	Note	2007	2006
RICAVI			
Ricavi netti da pedaggio	6.1	2.359.846.799	2.309.834.063
Ricavi per lavori su ordinazione	6.2	7.194	24.708
Altri ricavi operativi	6.3	419.060.717	408.839.367
TOTALE RICAVI		2.778.944.710	2.718.689.158
COSTI			
Materie prime e materiali di consumo utilizzati	6.4	-39.998.796	-40.813.471
Acquisti di materiali		-60.393.910	-65.697.209
Variazione delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci		4.784.879	6.121.851
Costi del materiale capitalizzati		15.692.236	18.761.887
Costi per servizi	6.5	-605.602.324	-486.012.207
Costi per servizi		-505.602.324	-485.012.207
Plusvalenze (Minusvalenze) da cessioni di elementi di immobili, impianti e macchinari		-1.777.276	1.806.581
Costo per il personale netto	6.6	-344.049.633	-339.426.475
Costo per il personale		-351.549.533	-354.592.475
Costo per il personale capitalizzato		7.500.000	15.166.000
Altri costi operativi	6.7	-136.442.223	-84.872.562
Canoni di concessione		-62.207.261	-27.875.586
Costi per godimento beni di terzi		-8.990.447	-9.437.696
Valazione fondo ripristino e sostituzione beni gratuitamente devolvibili		-40.300.000	-25.000.000
Altri costi operativi		-25.004.525	-22.559.280
Ammortamenti		-289.120.719	-237.193.010
Ammortamento beni gratuitamente devolvibili	6.1	-219.300.410	-192.482.082
Ammortamento immobili, impianti e macchinari	6.1	-28.611.493	-25.275.019
Ammortamento investimenti immobiliari	6.1	-1.100.807	-1.350.446
Ammortamento altre attività immateriali	6.2	-20.109.209	-18.025.463
Svalutazioni e ripristini di valore	6.8	-13.396.821	-13.296.305
TOTALE COSTI		-1.310.297.692	-1.198.749.449
RISULTATO OPERATIVO		1.468.647.018	1.519.939.709
Proventi da attività finanziarie	6.9	95.718.852	78.141.059
Proventi finanziari		62.032.771	49.350.844
Dividendi da partecipate		33.685.781	28.790.214
Oneri finanziari netti	6.10	-475.866.360	-461.146.669
Oneri finanziari		-497.321.360	-479.892.568
Oneri finanziari capitalizzati		22.668.000	28.746.000
Svalutazioni di attività finanziarie		-413.000	0
Utili (perdite) su cambi	6.11	-9.372	10.766
PROVENTI (ONERI) FINANZIARI		-379.956.180	-372.994.744
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE DELLE ATTIVITA' OPERATIVE IN FUNZIONAMENTO		1.088.690.838	1.146.944.965
Oneri (proventi) fiscali	6.12	-363.279.938	-461.887.391
Imposte correnti		-337.764.551	-390.420.532
Differenze su imposte correnti esercizi precedenti		908.662	-1.193.869
Imposte anticipate e differite		-46.424.047	-80.272.830
RISULTATO DELLE ATTIVITA' OPERATIVE IN FUNZIONAMENTO		705.410.902	685.057.574
Proventi (Oneri) netti di attività cessate/destinate ad essere cedute	6.13	16.659.650	0
UTILE DELL'ESERCIZIO		721.964.452	685.057.574
(Euro)			
		2007	2006
Utile base per azione	6.14	1,17	1,11
di cui:			
da attività in funzionamento		1,14	1,11
da attività cessate/destinate ad essere cedute		0,03	0,00
Utile diluito per azione	6.14	1,17	1,11
di cui:			
da attività in funzionamento		1,14	1,11
da attività cessate/destinate ad essere cedute		0,03	0,00

Rendiconto finanziario

(Unità di euro)	Note	2007	2006
FLUSSO MONETARIO DA (PER) ATTIVITA' DI ESERCIZIO			
Utile dell'esercizio		721.954.452	955.057.674
Rettificato da:			
Ammortamenti	6.1-5.2	250.120.719	237.133.010
Svalutazioni (Rivalutazioni) delle attività finanziarie non correnti incluse partecipazioni contabilizzate al costo o ai fair value		413.000	-
(Plusvalenze) Minusvalenze da realizzo e rettifiche di attività non correnti		-15.538.275	-1.794.753
Variazione netta delle (attività) passività per imposte (anticipate) differite		45.424.047	80.272.890
Variazione netta dei fondi per accantonamenti non correnti		19.112.758	3.758.505
Variazione del capitale di esercizio		109.668.707	64.262.558
Variazione netta delle altre passività non finanziarie non correnti e altre variazioni		10.381.523	8.238.755
Flusso di cassa netto da (per) attività di esercizio [a]	7	1.161.546.929	1.077.128.539
FLUSSO MONETARIO DA (PER) ATTIVITA' DI INVESTIMENTO			
Investimenti in attività materiali	5.1	-992.332.633	-960.630.695
Investimenti in attività immateriali	5.2	-22.086.556	-19.762.189
Investimenti in partecipazioni al netto dei decimi da versare	5.3	-75.325.844	-9.835.435
Realizzo da disinvestimenti di attività materiali, immateriali e partecipazioni		69.509.548	5.506.986
Variazione netta delle altre attività non correnti		1.574.767	1.332.351
Variazione netta delle attività finanziarie correnti e non correnti non detenute a scopo di negoziazione		93.126.843	-12.674.252
Contributi in conto capitale	5.1	125.082.511	13.534.472
Flusso di cassa netto da (per) attività di investimento [b]	7	-800.448.164	-981.628.892
FLUSSO MONETARIO DA (PER) ATTIVITA' FINANZIARIA			
Dividendi corrisposti	5.11	-544.218.954	-275.674.715
Nuovi finanziamenti da azionisti	5.13	250.000.000	200.000.000
Rimborsi di finanziamenti a medio-lungo termine (esclusi i debiti di leasing finanziario)		-99.002.753	-96.191.853
Rimborso di debiti di leasing finanziario		-	-2.546.230
Variazione netta delle altre passività finanziarie correnti e non correnti		-45.185.243	54.587.997
Flusso di cassa netto da (per) attività finanziaria [c]	7	-438.386.950	-119.724.601
Incremento/(decremento) cassa ed equivalenti di cassa [a+b+c]	7	-77.288.185	-24.224.954
Disponibilità liquide nette e mezzi equivalenti ad inizio esercizio		-337.239.382	-313.014.428
Disponibilità liquide nette e mezzi equivalenti a fine esercizio		-414.527.567	-337.239.382

INFORMAZIONI AGGIUNTIVE AL RENDICONTO FINANZIARIO

	2007	2006
Imposte sul reddito corrisposte	367.074.814	392.545.481
Interessi attivi ed altri proventi finanziari incassati	61.678.859	42.804.624
Interessi passivi ed altri oneri finanziari corrisposti	453.842.062	433.809.039
Dividendi ricevuti	33.685.781	28.790.214
Utili su cambi incassati	3.461	21.621
Perdite su cambi corrisposte	12.006	10.855

RICONCILIAZIONE DELLE DISPONIBILITA' LIQUIDE NETTE E DEI MEZZI EQUIVALENTI

	2007	2006
Disponibilità liquide nette e mezzi equivalenti ad inizio esercizio	-337.239.382	-313.014.428
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	5.7	34.186.001
Scoperti di conto corrente	5.17	-230.207.998
Rapporti di C/C passivi Infragruppo	5.17	-141.217.395
Disponibilità liquide nette e mezzi equivalenti a fine esercizio	-414.527.567	-337.239.382
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	5.7	174.144.979
Scoperti di conto corrente	5.17	-281.885.348
Rapporti di C/C passivi Infragruppo	5.17	-306.787.196

PROSPETTO DEI PROVENTI E DEGLI ONERI RILEVATI NELL'ESERCIZIO

(Unità di euro)	2007	2006
Utili (perdite) rilevati direttamente a riserva da valutazione al fair value degli strumenti finanziari di <i>cash flow hedging</i> (IAS 39)	70.813.629	125.244.113
Utili (perdite) rilevati direttamente a riserva da valutazione attuariale (IAS 19)	3.285.705	5.284.074
Utili (perdite) netti rilevati direttamente nel patrimonio netto	74.099.328	130.528.187
Utile dell'esercizio	721.964.452	685.057.574
Totale dei proventi e degli oneri rilevati nell'esercizio	796.063.780	816.585.761

NOTE ILLUSTRATIVE

1. INFORMAZIONI GENERALI

Autostrade per l'Italia (nel seguito anche Società) è una società per azioni costituita nel 2003, la cui sede legale è in Roma, Via Bergamini, 50.

Il 100% del capitale della Società è controllato da Atlantia S.p.A. (già Autostrade S.p.A.), società quotata alla Borsa Valori di Milano. Alla data di predisposizione del presente bilancio, la controllante ultima è Ragione S.A.p.A..

La Società è soggetta all'attività direzione e coordinamento da parte della controllante diretta Atlantia.

Il core business della Società è rappresentato dalla gestione della concessione amministrativa autostradale rilasciata dall'ANAS S.p.A. Tale concessione ha ad oggetto la realizzazione, la gestione, il miglioramento e il mantenimento in pristino di tratte autostradali in Italia. Per maggiori informazioni sul contratto di concessione in oggetto si rinvia a quanto riportato nella nota 4.

Poiché ricorrono i presupposti di cui al paragrafo 10 dello IAS 27, la Società, pur detenendo significative partecipazioni di controllo in altre imprese, si è avvalsa della facoltà di non predisporre il bilancio consolidato, in quanto interamente controllata da Atlantia S.p.A., come sopra indicato. Quest'ultima, che ha sede in Roma, Via Nibby, 20, provvede alla predisposizione del bilancio consolidato di Gruppo in base agli IFRS, pubblicato nei modi e nei tempi previsti dalla normativa.

Il presente bilancio è stato approvato dal Consiglio di Amministrazione della Società nella riunione del 13 marzo 2008.

2. FORMA E CONTENUTO DEL BILANCIO

Il bilancio d'esercizio chiuso al 31 dicembre 2007 è stato redatto ai sensi degli artt. 2 e 4 del D. Lgs. n. 38/2005 ed in conformità agli International Financial Reporting Standards (IFRS) emanati dall'International Accounting Standard Board ed omologati dalla Commissione Europea, in vigore alla data di bilancio, che comprendono le interpretazioni emesse dall'International Financial Reporting Interpretations Committee (IFRIC), nonché i precedenti International Accounting Standards (IAS) e le interpretazioni dello Standard Interpretations Committee (SIC) ancora in vigore alla stessa data. Per semplicità, l'insieme di tutti i principi e delle interpretazioni di riferimento sopra elencati sono di seguito definiti come gli "IFRS".

A tal proposito si ricorda che, essendo la Società consolidata con il metodo globale da parte di Atlantia S.p.A., la stessa ha scelto di esercitare la facoltà prevista dall'art. 4, comma 4, del citato D. Lgs. n. 38/2005 e, quindi, di presentare il bilancio d'esercizio in conformità agli IFRS, a partire dall'esercizio chiuso al 31 dicembre 2006. Le motivazioni di tale scelta sono riconducibili alla rilevanza economica e finanziaria che il bilancio della Società riveste nel bilancio consolidato, redatto già dall'esercizio chiuso al 31 dicembre 2005 in base agli IFRS, ed alla semplificazione e maggiore efficienza, in termini di chiarezza e tempestività, nella predisposizione del reporting, civilistico e gestionale, che l'applicazione IFRS consente di ottenere.

Il bilancio è costituito dallo stato patrimoniale, dal conto economico, dal rendiconto finanziario, dal prospetto dei proventi e degli oneri rilevati nell'esercizio (tutti espressi in unità di euro) e dalle presenti note illustrative (i cui valori sono in migliaia di euro, salvo ove diversamente indicato), applicando quanto previsto dallo IAS 1 "Presentazione del bilancio" ed il criterio generale del costo. Lo stato patrimoniale è presentato in base allo schema che prevede la distinzione delle attività e delle passività in correnti e in non correnti, mentre nel prospetto di conto economico i costi sono presentati utilizzando la classificazione basata sulla natura degli stessi. Il rendiconto finanziario è presentato utilizzando il metodo indiretto.

L'applicazione degli IFRS è stata effettuata coerentemente con le indicazioni fornite nel "Framework for the Preparation and Presentation of Financial Statements" e non si sono evidenziate criticità che abbiano comportato il ricorso a deroghe ai sensi dello IAS 1, paragrafo 17.

I prospetti contabili di Autostrade per l'Italia sono espressi in euro, mentre le presenti note illustrative sono espresse in migliaia di euro, salvo quando diversamente indicato.

L'euro rappresenta sia la valuta funzionale della Società che quella di presentazione del bilancio.

3. PRINCIPI CONTABILI APPLICATI

Nel seguito sono descritti i più rilevanti principi contabili e criteri di valutazione applicati nella redazione del bilancio dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2007, che sono conformi a quelli utilizzati per la predisposizione del bilancio dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2006.

Si ricorda a tal proposito che la Società ha effettuato la transizione agli IFRS con riferimento alla data 1° gennaio 2005, successivamente a quella effettuata da Atlantia per la predisposizione del bilancio consolidato e che, tenuto conto delle opzioni stabilite dall'art. 24 dell'IFRS 1, la Società ha scelto di avvalersi dell'opzione di cui al paragrafo a), con riferimento anche a quanto indicato nel paragrafo BC63 (basis for conclusions) dello stesso principio, e quindi di valutare le proprie attività e passività ai medesimi valori contabili IFRS cui risultano già iscritte nel bilancio consolidato del Gruppo Atlantia, facendo riferimento, ove applicabile, alla data di transizione del bilancio consolidato (1° gennaio 2004), senza considerare le rettifiche relative al processo di consolidamento.

Con riferimento ai dati patrimoniali si evidenzia che, rispetto ai dati al 31 dicembre 2006 pubblicati precedentemente, si è proceduto a riclassificare le attività per imposte anticipate, pari a 253.775 migliaia di euro, a riduzione delle passività per imposte differite, coerentemente con quanto effettuato al 31 dicembre 2007, a seguito di una più puntuale applicazione del principio contabile di riferimento.

Si ricorda infine che alla fine del 2006 l'IFRIC ha approvato l'interpretazione n. 12 relativa al trattamento contabile dei servizi in concessione. Lo scopo di tale documento è quello di indicare le modalità di rilevazione e valutazione dei contratti di concessione tra un soggetto pubblico e un'impresa privata, con particolare riferimento alle modalità di rappresentazione dei beni devolvibili, delle attività di gestione di tali beni, nonché degli obblighi di ripristino e manutenzione degli stessi.

Nel corso del 2007 il Gruppo Atlantia, in coordinamento con AISCAT, ha avviato un tavolo di studio circa l'applicabilità del citato documento interpretativo, nonché i possibili impatti e soluzioni derivanti dall'applicazione di tale interpretazione per i bilanci delle società concessionarie.

Il processo di omologazione dell'interpretazione n. 12 ha incontrato alcune resistenze in seno all'Unione Europea, tra le quali l'interrogazione presentata alla Commissione Europea in data 20 luglio 2007, in cui è stato evidenziato che uno dei modelli contabili (il cosiddetto "intangibile asset model") prospettato dall'IFRIC solleva numerose e significative criticità operative, gestionali e contabili (problemi di fattibilità nei progetti di partnership pubblico-privato, pressioni sulla disciplina fiscale degli Stati membri, limitazione al sostegno ai nuovi progetti infrastrutturali, incoerenze contabili in base al ruolo degli operatori, alterazione delle disposizioni vigenti, freno alla competitività delle imprese concessionarie europee e alla loro presenza a livello internazionale). La risposta del 19 settembre 2007 del Commissario al Mercato Interno e ai Servizi alla detta interrogazione ha evidenziato la necessità di lavorare ad una nuova e diversa soluzione contabile sulla quale possano convergere le imprese concessionarie europee. Nel prendere atto dell'impossibilità di apportare integrazioni o modifiche all'IFRIC 12, perché contrarie al Regolamento UE 1606/2002 che disciplina il recepimento dei principi contabili internazionali, il Commissario ha invitato lo IASB a elaborare uno specifico principio contabile che tratti la materia in oggetto.

In data 7 dicembre 2007 la Commissione Europea ha ritenuto utile l'apertura di una consultazione pubblica mirante ad esaminare gli effetti legati all'introduzione dell'interpretazione, nell'ambito della quale il Gruppo Atlantia ha fornito le proprie considerazioni, sottolineando talune significative problematiche riscontrabili nell'applicazione dei modelli contabili previsti dal citato documento.

In considerazione di quanto esposto, nonché della pendente omologazione dell'IFRIC 12 da parte della Commissione Europea pur in presenza di una decorrenza applicativa fissata dall'IFRIC a partire dal 1° gennaio 2008, la Società, coerentemente all'impostazione generale di applicazione degli IFRS solo a seguito della loro omologazione e pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea, adotterà l'IFRIC 12, se applicabile, a partire dalla data che sarà stabilita in sede di omologazione dello stesso.

In estrema sintesi, a differenza della prassi sinora adottata dagli operatori italiani in assenza di un criterio specifico previsto dallo IASB e superando il concetto di "rischi e benefici" finora prevalente nel corpo dei principi IFRS, l'IFRIC 12 stabilisce che il concessionario non deve iscrivere l'infrastruttura devolvibile tra le attività materiali in quanto non ne detiene il "controllo" ma, piuttosto, il solo diritto ad utilizzarla per fornire il servizio in accordo con i termini e le modalità definite con il concedente. Tale diritto può essere classificato quale attività finanziaria o quale attività immateriale, a seconda della presenza o meno di un diritto incondizionato a ricevere un compenso a prescindere dall'utilizzo effettivo dell'infrastruttura stessa, piuttosto che dal diritto ad addebitare gli utenti per l'utilizzo del servizio pubblico.

Da ciò ne deriva il ruolo del concessionario quale fornitore di servizi di duplice natura: (i) costruzione o ampliamento dell'infrastruttura (servizi di costruzione); (ii) gestione, manutenzione ed utilizzo della stessa per la fornitura di un servizio pubblico (servizi di funzionamento). In relazione a ciò, a livello di conto economico i riflessi contabili di tale impostazione sono rappresentati dalla rilevazione dei ricavi e dei costi correlati all'attività di costruzione secondo i criteri stabiliti dal principio IAS 11 per le commesse a lungo termine, nonché dei ricavi da pedaggio.

Tenuto conto del fatto che nella concessione di Autostrade per l'Italia il corrispettivo ricevuto o spettante per i servizi di costruzione o ampliamento è rappresentato dal diritto ad addebitare gli utenti per l'utilizzo del servizio pubblico, il principale impatto a livello di stato patrimoniale sarebbe rappresentato dalla classificazione di tale diritto tra le attività immateriali (e non, quindi, l'iscrizione dei beni devolvibili tra le attività materiali) e l'ammortamento dello stesso lungo il periodo di durata della concessione.

Attività materiali

Le attività materiali, anche se acquisite attraverso contratti di leasing finanziario, sono iscritte al costo di acquisto, comprensivo degli eventuali oneri accessori di diretta imputazione, nonché degli oneri finanziari sostenuti nel periodo di realizzazione dei beni. I beni acquisiti attraverso aggregazioni di imprese intervenute prima del 1° gennaio 2004 (data di transizione agli IFRS) sono stati iscritti al valore contabile preesistente, determinato nell'ambito di tali aggregazioni in base ai precedenti principi contabili, quale valore sostitutivo del costo.

Il costo delle attività materiali, determinato come sopra indicato, la cui utilizzazione è limitata nel tempo è sistematicamente ammortizzato in ogni esercizio a quote costanti sulla base della vita economico-tecnica stimata. Qualora parti significative di tali attività materiali abbiano differenti vite utili, tali componenti sono contabilizzate separatamente. I terreni, (ad eccezione di quelli devolvibili descritti in seguito) sia liberi da costruzione, sia annessi a fabbricati civili e industriali, non sono ammortizzati in quanto elementi a vita utile illimitata.

Le attività materiali costituite da beni reversibili, ossia da devolvere gratuitamente all'Ente concedente alla scadenza della concessione, sono sistematicamente ammortizzate in ogni esercizio in base alla loro residua possibilità di utilizzazione considerata in relazione alla durata della concessione ovvero, se inferiore, alla vita utile del bene.

Per i beni destinati alla gratuita devoluzione aventi vita utile superiore alla durata residua della concessione, quali terreni, fabbricati, opere d'arte fisse e tutti gli altri beni per i quali il processo di ammortamento economico-tecnico si concluderebbe successivamente alla scadenza della concessione, l'ammortamento è calcolato a quote costanti lungo la durata della concessione (cosiddetto ammortamento finanziario); per i beni con vita utile inferiore alla durata residua della concessione, quali le costruzioni leggere, gli impianti di esazione pedaggi e le altre opere d'arte, è utilizzato l'ammortamento economico-tecnico, in quanto la durata della concessione risulta influente ai fini del processo di obsolescenza tecnica ed economica del bene.

Gli investimenti immobiliari, ossia gli immobili posseduti al fine di conseguire canoni di locazione e/o un apprezzamento degli stessi nel tempo, piuttosto che per l'uso nella produzione o nella fornitura di beni e servizi, sono rilevati al costo, determinato secondo le stesse modalità indicate per le altre attività materiali. Per tali attività è inoltre indicato il relativo fair value.

In sintesi, le aliquote di ammortamento annue utilizzate nel 2007 sono quelle riportate nella tabella seguente:

Descrizione	Aliquota d'ammortamento	
Beni gratuitamente devolvibili con vita utile superiore alla durata della concessione	3,226%	Sulla base della scadenza della concessione autostradale (31.12.2008)
Beni gratuitamente devolvibili con vita utile inferiore alla durata della concessione	10% - 25%	
Fabbricati	3%	
Attrezzature Industriali e commerciali	10% - 25%	
Altri beni (macchine d'ufficio, apparati, ecc.)	12% - 40%	

Con riferimento ai beni devolvibili, il relativo valore netto contabile alla data di chiusura dell'esercizio, tenendo altresì conto del "Fondo ripristino e sostituzione beni gratuitamente devolvibili" iscritto tra i fondi per accantonamenti, rappresenta adeguatamente il residuo onere concessorio a tale data, di competenza dei futuri esercizi, costituito da:

- a) gratuita devoluzione all'Ente Concedente alla scadenza della concessione dei beni reversibili con vita utile superiore alla durata della concessione;
- b) sostituzione dei beni reversibili, entro il residuo periodo di concessione, in quanto con vita utile inferiore alla stessa;
- c) costi di ripristino o sostituzione dei componenti soggetti ad usura dei beni reversibili.

Le spese necessarie per il ripristino dei beni devolvibili in base all'obbligo contrattuale risultante dalla concessione, da effettuarsi in futuro, sono accantonate in apposito "Fondo ripristino e sostituzione beni gratuitamente devolvibili", descritto nell'ambito dei "Fondi per accantonamenti" (nota 5.12), cui si rinvia.

I beni materiali acquistati con contratto di leasing finanziario sono inizialmente contabilizzati come attività materiali, in contropartita del relativo debito, ad un valore pari al relativo fair value o, se inferiore, al valore attuale dei pagamenti minimi dovuti contrattualmente. Il costo del canone è scomposto nelle sue componenti di onere finanziario, contabilizzato a conto economico, e di rimborso del capitale, iscritto a riduzione del debito finanziario.

In presenza di indicatori specifici circa il rischio di mancato recupero del valore di carico delle attività materiali, queste sono sottoposte ad una verifica per rilevare eventuali perdite di valore ("impairment test"), così come descritto nello specifico paragrafo.

Le attività materiali non sono più esposte in bilancio a seguito della loro cessione o quando non sussistano benefici economici futuri attesi dall'uso; l'eventuale perdita o utile (calcolata come differenza tra il valore di cessione e il valore di carico) è rilevata a conto economico nell'esercizio della suddetta eliminazione.

Attività immateriali

Le attività immateriali sono le attività identificabili prive di consistenza fisica, controllate dall'impresa e in grado di produrre benefici economici futuri, nonché l'avviamento, quando acquisito a titolo oneroso. L'identificabilità è definita con riferimento alla possibilità di distinguere l'attività immateriale acquisita rispetto all'avviamento; questo requisito è soddisfatto, di norma, quando: (i) l'attività immateriale è riconducibile ad un diritto legale o contrattuale, oppure (ii) l'attività è separabile, ossia può essere ceduta, trasferita, data in affitto o scambiata autonomamente o come parte integrante di altre attività. Il controllo da parte dell'impresa consiste nella potestà di usufruire dei benefici economici futuri derivanti dall'attività e nella possibilità di limitarne l'accesso ad altri.

I costi relativi alle attività di sviluppo interno sono all'iscritti nell'attivo patrimoniale quando: (i) il costo attribuibile all'attività immateriale è attendibilmente determinabile, (ii) vi è l'intenzione, la disponibilità di risorse finanziarie e la capacità tecnica a rendere l'attività disponibile all'uso o alla vendita, (iii) è dimostrabile che l'attività è in grado di produrre benefici economici futuri.

Le attività immateriali sono iscritte al costo, determinato secondo le stesse modalità indicate per le attività materiali, solo quando quest'ultimo può essere valutato attendibilmente e quando le stesse attività sono identificabili, controllate dall'impresa e in grado di produrre benefici economici futuri.

Le attività immateriali a vita utile definita sono ammortizzate, a partire dal momento in cui l'attività è disponibile per l'uso, sulla base della loro residua possibilità di utilizzazione, in relazione alla vita utile dei beni.

In sintesi, le aliquote di ammortamento annue utilizzate per le attività immateriali a vita definita sono quelle riportate nella tabella seguente:

Descrizione	Aliquota d'ammortamento
Costi di sviluppo	20% - 33%
Diritti di brevetto industriale e di utilizzazione delle opere dell'ingegno	33%

Concessioni, licenze e diritti simili

5% - 7%

Gli utili o le perdite derivanti dall'alienazione di un'attività immateriale sono determinati come differenza tra il valore di dismissione, al netto dei costi di vendita, e il valore di carico del bene e sono rilevati a conto economico al momento dell'alienazione.

Avviamento

Le acquisizioni di aziende sono contabilizzate attraverso l'utilizzo del purchase method; a tal fine le attività, le passività e le passività potenziali acquisite e identificabili sono rilevate al loro valore corrente (fair value) alla data di acquisizione. Il costo dell'acquisizione è misurato dal totale dei fair value, alla data di scambio, delle attività erogate, delle passività assunte e degli eventuali strumenti di capitale emessi dalla Società in cambio del controllo dell'acquisita, oltre che da eventuali costi direttamente attribuibili all'acquisizione. L'eventuale differenza positiva tra il costo dell'acquisizione e la quota di pertinenza della Società del valore corrente di tali attività e passività acquisite è iscritta quale avviamento. Alla data di acquisizione l'avviamento emerso è allocato a ciascuna delle unità generatrici di flussi finanziari, o gruppi di unità generatrici di flussi finanziari, che ci si attende beneficeranno dalle sinergie derivanti dall'aggregazione aziendale. Nel caso di differenza negativa tra il costo dell'acquisizione e la quota del valore corrente delle attività e passività acquisite, questa è iscritta quale provento nel conto economico dell'esercizio di acquisizione. L'eventuale avviamento relativo a partecipazioni è incluso nel valore di carico delle partecipazioni stesse. Dopo l'iniziale iscrizione, l'avviamento non è più ammortizzato ed è decrementato delle eventuali perdite di valore accumulate, determinate con le modalità descritte di seguito. Per la transizione agli IFRS e la predisposizione del bilancio di apertura (al 1° gennaio 2004) secondo i principi contabili internazionali scelti, non è stato applicato retroattivamente l'IFRS 3 – *Aggregazioni di imprese* – alle acquisizioni effettuate precedentemente al 1° gennaio 2004; conseguentemente, per tali acquisizioni è stato mantenuto il valore dell'avviamento determinato in base ai precedenti principi contabili, pari al valore contabile netto in essere alla data di transizione agli IFRS, previa verifica e rilevazione di eventuali perdite di valore.

Partecipazioni

Le partecipazioni in imprese controllate ed in imprese collegate sono valutate al costo, inclusivo degli oneri accessori di diretta imputazione. Le partecipazioni in altre imprese, classificabili nella categoria degli strumenti finanziari disponibili per la vendita come definita dallo IAS 39, sono iscritte inizialmente al costo, rilevato alla data di regolamento, in quanto rappresentativo del fair value, comprensivo dei costi di transazione direttamente attribuibili. Successivamente alla rilevazione iniziale, tali partecipazioni sono valutate al fair value con imputazione degli effetti in una specifica riserva di patrimonio netto. Al momento del realizzo o del riconoscimento di una perdita di valore da impairment, gli utili e le perdite cumulati, precedentemente rilevati a patrimonio netto, sono rilasciati a conto economico. Le eventuali perdite di valore, identificate come descritto nella sezione relativa alle "Riduzioni di valore delle attività", sono ripristinate (direttamente nel patrimonio netto) nel caso vengano meno i motivi delle svalutazioni effettuate. Qualora il fair value non possa essere attendibilmente determinato, le partecipazioni sono valutate al costo, rettificato per perdite di valore; in questo caso le perdite di valore non sono soggette ad eventuali ripristini. Il rischio derivante da eventuali perdite eccedenti il valore di carico della partecipazione è rilevato in un apposito fondo del passivo nella misura in cui la partecipante è impegnata ad adempiere a obbligazioni legali o implicite nei confronti dell'impresa partecipata o comunque a coprire le sue perdite. Le partecipazioni destinate alla vendita o in corso di liquidazione nel breve termine sono esposte tra le attività correnti, al minore tra il valore di carico ed il fair value, al netto di eventuali costi di vendita.

Contratti di costruzione e servizi in corso di esecuzione

I contratti di costruzione in corso di esecuzione sono valutati sulla base dei corrispettivi contrattuali maturati con ragionevole certezza in relazione all'avanzamento dei lavori mediante il criterio della percentuale di completamento, determinato attraverso la metodologia della misurazione fisica dei lavori eseguiti, così da attribuire i ricavi ed il risultato economico della commessa ai singoli esercizi di competenza in proporzione allo stato di avanzamento lavori. La differenza positiva o negativa tra il valore eseguito dei contratti e quello degli acconti ricevuti è iscritta rispettivamente nell'attivo o nel passivo dello stato patrimoniale, tenuto anche conto delle eventuali svalutazioni dei lavori effettuati a fronte dei rischi connessi al mancato riconoscimento dei lavori eseguiti per conto dei committenti.

I ricavi di commessa, oltre ai corrispettivi contrattuali, includono le varianti, le revisioni dei prezzi, nonché eventuali claims nella misura in cui è probabile che essi rappresentino effettivi ricavi che possano essere determinati con attendibilità.

Nel caso in cui dall'espletamento delle attività di commessa sia prevista una perdita, questa è immediatamente iscritta in bilancio per intero, indipendentemente dallo stato di avanzamento della commessa.

Rimanenze

Le rimanenze di magazzino sono valutate al minore tra il costo di acquisto o di produzione ed il valore netto di presumibile realizzo ottenibile dalla loro vendita nel normale svolgimento dell'attività. Il costo di acquisto è determinato attraverso l'applicazione del metodo del costo medio ponderato.

Crediti e debiti

I crediti sono inizialmente iscritti al fair value e successivamente valutati al costo ammortizzato, usando il metodo del tasso di interesse effettivo, al netto delle relative perdite di valore con riferimento alle somme ritenute inesigibili, iscritte in appositi fondi di svalutazione rettificativi. La stima delle somme ritenute inesigibili è effettuata sulla base del valore dei flussi di cassa futuri attesi. Tali flussi tengono conto dei tempi di recupero previsti, del presumibile valore di realizzo, delle eventuali garanzie, nonché dei costi che si ritiene dovranno essere sostenuti per il recupero dei crediti. Il valore originario dei crediti è ripristinato negli esercizi successivi nella misura in cui vengano meno i motivi che ne hanno determinato la rettifica. In tal caso, il ripristino di valore è iscritto nel conto economico e non può in ogni caso superare il costo ammortizzato che il credito avrebbe avuto in assenza di precedenti rettifiche.

I debiti sono inizialmente rilevati al costo, corrispondente al fair value della passività, al netto dei costi di transazione che sono direttamente attribuibili alla stessa.

Successivamente alla rilevazione iniziale, i debiti sono valutati con il criterio del costo ammortizzato, utilizzando il metodo del tasso di interesse effettivo originale.

I crediti e i debiti commerciali, la cui scadenza rientra nei normali termini commerciali, non sono attualizzati. I crediti e debiti in valuta diversa dall'euro sono allineati ai cambi di fine esercizio.

Disponibilità liquide e mezzi equivalenti

Le disponibilità liquide ed i mezzi equivalenti sono iscritti al valore nominale e comprendono i valori che possiedono i requisiti della alta liquidità, della disponibilità a vista o a brevissimo termine, del buon esito e di un irrilevante rischio di variazione del loro valore.

Altre attività e passività finanziarie

Le attività finanziarie, per cui esiste l'intenzione e la capacità da parte della Società di essere mantenute sino alla scadenza in base a quanto richiesto dallo IAS 39, e le passività finanziarie sono iscritte al costo, rilevato alla data di regolamento, rappresentato dal fair value del corrispettivo iniziale dato in cambio, incrementato nel caso delle attività e diminuito nel caso delle passività degli eventuali costi di transazione (es. commissioni, consulenze, ecc.) direttamente attribuibili alla acquisizione delle attività e alla emissione delle passività finanziarie. Successivamente alla rilevazione iniziale, le attività e le passività finanziarie sono valutate con il criterio del costo ammortizzato, utilizzando il metodo del tasso di interesse effettivo originale.

Le attività e le passività finanziarie non sono più esposte in bilancio quando, per effetto della loro cessione o estinzione, la Società non è più coinvolta nella loro gestione, né detiene rischi e benefici relativi a tali strumenti ceduti/estinti.

Le eventuali attività finanziarie detenute con lo scopo di ricavare un profitto nel breve termine sono iscritte e valutate al fair value, con imputazione degli effetti a conto economico; le eventuali attività finanziarie diverse dalle precedenti sono classificate come strumenti finanziari disponibili per la vendita, iscritte e valutate al fair value con imputazione degli effetti a patrimonio netto.

Strumenti finanziari derivati

Tutti gli strumenti finanziari derivati sono esposti nelle situazioni patrimoniali in base al loro fair value, determinato alla data di chiusura dell'esercizio.

Come richiesto dallo IAS 39, i derivati sono classificati come strumenti di copertura quando la relazione tra il derivato e l'oggetto della copertura è formalmente documentata e l'efficacia della copertura, verificata inizialmente e periodicamente, è elevata e risulta compresa tra l'80% e il 125%. Per tali strumenti, che coprono il rischio di variazione dei flussi di cassa degli strumenti oggetto di copertura (cash flow hedge), le variazioni del fair value sono rilevate a patrimonio netto, tenuto conto del relativo effetto fiscale differito, e l'eventuale parte di copertura non efficace è imputata al conto economico.

Le variazioni del fair value dei derivati che non soddisfano le condizioni per essere qualificati ai sensi dello IAS 39 come strumenti finanziari di copertura sono rilevate a conto economico.

Fondi per accantonamenti

I fondi per accantonamenti sono rilevati quando: (i) si è in presenza di una obbligazione attuale (legale o implicita) nei confronti di terzi che deriva da un evento passato, (ii) sia probabile un esborso di risorse per soddisfare l'obbligazione e (iii) possa essere effettuata una stima attendibile dell'ammontare dell'obbligazione.

Gli accantonamenti sono iscritti al valore rappresentativo della migliore stima dell'ammontare che l'impresa pagherebbe per estinguere l'obbligazione ovvero per trasferirla a terzi alla data di chiusura dell'esercizio. Se l'effetto dell'attualizzazione è significativo, gli accantonamenti sono determinati attualizzando i flussi finanziari futuri attesi ad un tasso di sconto che riflette la valutazione corrente di mercato del valore attuale del costo del denaro e i rischi specifici connessi alla passività. Quando è effettuata l'attualizzazione, l'incremento dell'accantonamento dovuto al trascorrere del tempo è rilevato come onere finanziario.

Il "Fondo ripristino e sostituzione beni gratuitamente devolvibili", coerentemente con gli obblighi convenzionali riflessi nel piano finanziario allegato alla vigente convenzione, riflette, alla data di fine esercizio, gli accantonamenti relativi alle manutenzioni da effettuare in futuro e finalizzate ad assicurare la dovuta funzionalità e sicurezza del corpo autostradale. Gli accantonamenti a tale fondo sono determinati in funzione dell'utilizzo e dell'usura dei beni reversibili tenendo conto, qualora significativa, della componente finanziaria legata al trascorrere del tempo.

Benefici per i dipendenti

La passività relativa ai benefici a breve termine garantiti ai dipendenti, erogati nel corso del rapporto di lavoro, è iscritta per l'ammontare maturato alla data di chiusura dell'esercizio.

La passività relativa ai benefici garantiti ai dipendenti erogati in coincidenza o successivamente alla cessazione del rapporto di lavoro attraverso programmi a benefici definiti, rappresentati dal trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato maturato fino alla data del 31 dicembre 2006 (o, ove applicabile, fino alla successiva data di adesione al fondo di previdenza complementare), è iscritta nell'esercizio di maturazione del diritto, al netto delle eventuali attività al servizio del piano e delle anticipazioni corrisposte, ed è determinata sulla base di ipotesi attuariali e rilevata per competenza coerentemente alle prestazioni di lavoro necessarie per l'ottenimento dei benefici; la valutazione della passività è effettuata da attuari indipendenti. Gli utili e le perdite derivanti dall'effettuazione del calcolo attuariale sono interamente imputati al patrimonio netto, nell'esercizio di riferimento, tenuto conto del relativo effetto fiscale differito.

A seguito dell'approvazione della Legge n. 296 del 27 dicembre 2006, ("Legge Finanziaria 2007") e successivi decreti e regolamenti, le quote di TFR maturate a decorrere dal 1° gennaio 2007, nel caso di destinazione al Fondo di Tesoreria presso l'INPS, e dal 30 giugno 2007 o data di adesione antecedente, nel caso di opzione per i fondi di previdenza complementare, sono qualificabili come premi a contribuzione definita e il trattamento contabile è quindi assimilato a quello in essere per i versamenti contributivi di altra natura, con l'iscrizione delle passività per l'ammontare maturato alla data di chiusura dell'esercizio.

Attività e passività in via di dismissione e attività operative cessate

Le attività non correnti o gruppi di attività e passività significative, il cui valore contabile sarà recuperato principalmente attraverso la vendita anziché attraverso l'utilizzo continuativo, sono presentate separatamente dalle altre attività e passività dello stato patrimoniale.

Immediatamente prima di essere classificate come destinate alla vendita, esse sono rilevate in base allo specifico IFRS di riferimento applicabile a ciascuna attività e passività, e successivamente iscritte al minore tra il valore contabile ed il presunto fair value, al netto dei relativi costi di vendita. Eventuali perdite sono rilevate immediatamente nel conto economico.

Relativamente alla classificazione nel conto economico, le attività operative cessate o in corso di dismissione sono attività vendute o classificate come possedute per la vendita che soddisfano uno dei seguenti requisiti:

- a) rappresentano un importante ramo autonomo di attività o area geografica di attività;
- b) fanno parte di un unico programma coordinato di dismissione di un importante ramo autonomo di attività o un'area geografica di attività;
- c) sono imprese controllate acquisite esclusivamente in funzione di una rivendita.

Le operazioni economiche relative ad attività operative cessate o in corso di dismissione, al netto dei relativi effetti fiscali, sono espresse in un'unica voce del conto economico, anche con riferimento ai dati dell'esercizio comparativo.

Ricavi

I ricavi sono rilevati nella misura in cui è possibile determinarne attendibilmente il valore (fair value) ed è probabile che i relativi benefici economici saranno fruiti. Secondo la tipologia di operazione, i ricavi sono rilevati sulla base dei criteri specifici di seguito riportati:

- a) I ricavi da pedaggio sono rilevati per competenza sulla base dei transiti autostradali. Si precisa che, anche per effetto dell'interconnessione della rete e dei necessari riparti tra le varie concessionarie, parte dei ricavi da pedaggio, riferiti all'ultimo periodo dell'esercizio, sono determinati sulla base di ragionevoli stime;
- b) I ricavi delle vendite di beni sono rilevati quando i rischi e i benefici significativi della proprietà dei beni sono trasferiti all'acquirente;
- c) I ricavi per le prestazioni di servizi sono rilevati con riferimento allo stadio di completamento delle attività sulla base dei medesimi criteri previsti per i lavori in corso su ordinazione. Nel caso in cui non sia possibile determinare attendibilmente il valore dei ricavi, questi ultimi sono rilevati fino a concorrenza dei costi sostenuti che si ritiene saranno recuperati;
- d) I ricavi per canoni attivi e royalties sono rilevati lungo il periodo di maturazione, sulla base degli accordi contrattuali sottoscritti.

I proventi per interessi (così come gli oneri per interessi) sono rilevati per competenza sulla base degli interessi maturati sul valore delle relative attività e passività finanziarie, utilizzando il tasso di interesse effettivo.

I dividendi sono rilevati quando sorge il diritto degli azionisti a riceverne il pagamento.

Contributi pubblici

I contributi pubblici ricevuti sono rilevati al fair value quando: (i) il loro ammontare è attendibilmente determinabile e vi è la ragionevole certezza che (ii) saranno ricevuti e che (iii) saranno rispettate le condizioni previste per l'ottenimento degli stessi.

I contributi in conto esercizio sono iscritti nel conto economico nell'esercizio di competenza, coerentemente con i costi cui sono commisurati.

I contributi ricevuti a fronte di investimenti in opere autostradali sono invece iscritti a riduzione dei beni devolvibili cui sono riferiti e concorrono, in diminuzione, al calcolo delle quote di ammortamento.

Imposte sul reddito

Sono iscritte sulla base di una stima realistica degli oneri di imposta da assolvere, in conformità alle disposizioni in vigore, tenendo conto delle esenzioni applicabili.

Le imposte anticipate e quelle differite risultanti dalle differenze temporanee tra il valore di bilancio delle attività e passività, determinato applicando i criteri precedentemente descritti, e il valore fiscale delle stesse, derivante dall'applicazione della normativa vigente, sono iscritte:

- a) le prime, solo se è probabile che ci sia un sufficiente reddito imponibile che ne consenta il recupero;
- b) le seconde, se esistenti, in ogni caso.

Per gli esercizi 2007-2009 la Società, insieme ad altre imprese del Gruppo, ha aderito al Consolidato Fiscale Nazionale predisposto, in base al D. Lgs. n. 344/2003, dalla controllante indiretta Schemaventotto S.p.A. A tal fine, i rapporti tra Schemaventotto e le imprese consolidate sono regolati da apposito contratto che prevede, quale principio generale, che la partecipazione a tale consolidato fiscale non può, in ogni caso, comportare svantaggi economici e finanziari per le società che vi partecipano rispetto alla situazione che si avrebbe laddove non vi partecipassero; in tal caso, in contropartita all'eventuale svantaggio che dovesse verificarsi, alle società interessate che partecipano al consolidato è riconosciuto un corrispondente indennizzo.

I crediti e debiti per imposte correnti IRES, consolidati da Schemaventotto, sono esposti nelle voci di credito e debito per imposte correnti.

I debiti relativi all'IRAP, da versare direttamente all'Amministrazione Finanziaria, sono esposti tra le passività per imposte correnti dello stato patrimoniale, al netto degli acconti versati. L'eventuale sbilancio positivo è iscritto tra le attività per imposte correnti.

Riduzione di valore delle attività (impairment test)

Alla data di chiusura del bilancio, il valore contabile delle attività materiali, immateriali e finanziarie è soggetto a verifica per determinare se vi sono indicazioni che queste attività abbiano subito perdite di valore.

Qualora queste indicazioni esistano, si procede alla stima dell'ammontare recuperabile di tali attività, per determinare l'importo della svalutazione. Per le eventuali attività immateriali a vita utile indefinita e per quelle in corso di realizzazione l'impairment test sopra descritto è effettuato almeno annualmente, indipendentemente dal verificarsi o meno di eventi che facciano presupporre una riduzione di valore, o più frequentemente nel caso in cui si verificino eventi o cambiamenti di circostanze che possano far emergere eventuali riduzioni di valore.

Qualora non sia possibile stimare il valore recuperabile di una attività individualmente, la stima del valore recuperabile è compresa nell'ambito della unità generatrice di flussi finanziari a cui l'attività appartiene.

Tale verifica consiste nella stima del valore recuperabile dell'attività (rappresentato dal maggiore tra il presumibile valore di mercato, al netto dei costi di vendita, e il valore d'uso) e nel confronto con il relativo valore netto contabile. Se quest'ultimo risulta superiore, le attività sono svalutate fino a concorrenza del valore recuperabile.

Nel determinare il valore d'uso, i flussi finanziari futuri attesi ante imposte sono attualizzati utilizzando un tasso di sconto, ante imposte, che riflette la stima corrente del mercato riferito al costo del capitale in funzione del tempo e dei rischi specifici dell'attività.

Le perdite di valore sono contabilizzate nel conto economico fra i costi per svalutazioni. Tali perdite di valore sono ripristinate, nei limiti delle svalutazioni effettuate, nel caso in cui vengano meno i motivi che le hanno generate, ad eccezione che per l'avviamento e per gli strumenti finanziari di capitale valutati al costo in quanto il fair value non è determinabile in modo attendibile.

Stime e valutazioni

Come previsto dagli IFRS, la redazione del bilancio richiede l'elaborazione di stime e valutazioni che si riflettono nella determinazione dei valori contabili delle attività e delle passività, nonché delle informazioni fornite nelle note illustrative, anche in riferimento alle attività e passività potenziali in essere alla chiusura dell'esercizio. Tali stime sono utilizzate, in particolare, per la determinazione degli ammortamenti, dei test di impairment delle attività (compresa la valutazione dei crediti), dei fondi per accantonamenti, dei benefici per i dipendenti, dei fair value delle attività e passività finanziarie, delle imposte anticipate e differite.

I risultati effettivi che si rileveranno potrebbero, quindi, differire da tali stime; peraltro, le stime e le valutazioni sono riviste ed aggiornate periodicamente e gli effetti derivanti da ogni loro variazione sono immediatamente riflessi in bilancio.

Utile per azione

L'utile base per azione è calcolato dividendo la quota di risultato dell'esercizio per la media ponderata delle azioni in circolazione durante l'esercizio.

L'utile diluito per azione è calcolato tenendo conto, sia per la quota di risultato dell'esercizio che per la detta media ponderata, degli effetti connessi alla sottoscrizione/conversione totale di tutte le potenziali azioni che potrebbero essere emesse dall'esercizio di eventuali opzioni in circolazione.

Principi contabili e interpretazioni di nuova emissione, o rivisitazioni e modifiche a principi esistenti, non ancora in vigore o non ancora omologati dall'Unione Europea

Nell'esercizio 2007 non sono entrati in vigore nuovi principi contabili o interpretazioni, né modifiche ai principi contabili e interpretazioni già in vigore che abbiano avuto un effetto significativo sul bilancio della Società.

Come richiesto dallo IAS 8 "Principi contabili, cambiamenti nelle stime contabili ed errori", nel seguito sono indicati i nuovi principi e le nuove interpretazioni contabili, oltre alle modifiche ai principi ed alle interpretazioni esistenti, non ancora in vigore o non ancora omologati dalla Unione Europea (UE), che potrebbero trovare applicazione in futuro nel bilancio di Autostrade per l'Italia.

IFRIC 12 – Accordi per servizi in concessione

L'IFRIC 12, come precedentemente descritto, definisce le modalità di rilevazione e valutazione dei contratti di concessione tra un Ente pubblico e un'impresa privata, con particolare riferimento alle modalità di rappresentazione dei beni devolvibili, delle attività di gestione di tali beni, nonché degli obblighi di ripristino e manutenzione.

L'IFRIC 12 prevede la sua applicazione a partire dal 1° gennaio 2008. Tuttavia, tale interpretazione non è ancora stata omologata dalla UE, come ampiamente descritto in precedenza.

IFRIC 13 – Programmi di fidelizzazione della clientela

Tale interpretazione definisce i criteri di contabilizzazione delle imprese che sviluppano programmi di fidelizzazione della clientela. In particolare, l'interpretazione chiarisce come queste imprese debbano rilevare

l'obbligazione ad erogare beni o servizi gratuitamente o scontati a quei clienti che accumulano crediti di premi.

L'interpretazione prevede la sua applicazione a partire dal 1° luglio 2008, ma non è ancora stata omologata dalla UE.

IFRS 2 – Pagamenti basati su azioni

Il 17 gennaio 2008 lo IASB ha pubblicato un emendamento all'IFRS 2 che chiarisce alcune questioni precedentemente non specificate relative alle condizioni di maturazione dei diritti da parte dei beneficiari ed alle cancellazioni.

Le modifiche entreranno in vigore a far data dal 1 gennaio 2009, ma è comunque consentita un'applicazione anticipata.

IFRS 3 - Aggregazioni aziendali e IAS 27 – Bilancio consolidato e separato

Lo IASB ha pubblicato il 10 gennaio 2008 una versione rivista del principio IFRS 3 e alcune modifiche al principio IAS 27, completando la seconda fase del progetto di modifica delle aggregazioni aziendali, sempre nell'ambito del progetto di convergenza degli IFRS con i principi statunitensi US GAAP. I maggiori cambiamenti riguardano la rilevazione delle acquisizioni realizzate in più fasi, la rilevazione dei costi di transazione, la determinazione dell'avviamento (full goodwill method, che comporta la rilevazione anche della quota di goodwill riferibile agli azionisti di minoranza), la rilevazione dell'acquisizione di ulteriori quote di un'entità già controllata o la cessione della quota di una controllata di cui si mantiene il controllo.

I principi modificati entreranno in vigore a partire dagli esercizi che iniziano successivamente al 1° luglio 2009, ma non sono ancora stati omologati dalla UE.

IAS 1 – Presentazione del bilancio

Il 6 settembre 2007 lo IASB ha pubblicato una versione rivista del principio IAS 1 al fine di migliorare la qualità e la comparabilità dell'informativa di bilancio, nell'ambito del citato progetto di convergenza tra principi IFRS e US GAAP.

Il principio rivisto entrerà in vigore il 1° gennaio 2009. E' comunque consentita un'applicazione anticipata, ma non è ancora stato omologato dalla UE.

IAS 23 – Oneri finanziari

Nel 2007 lo IASB ha modificato il principio in oggetto; la principale modifica riguarda l'eliminazione dell'opzione di poter rilevare immediatamente a conto economico gli oneri finanziari relativi ad attività che richiedono un notevole periodo di tempo per essere pronte per l'uso o la vendita. Il principio entrerà in vigore il 1° gennaio 2009, è comunque consentita un'applicazione anticipata.

In relazione a tale principio, si evidenzia che i criteri attualmente seguiti dalla Società sono coerenti con le modifiche introdotte, di conseguenza nessun impatto si avrà a seguito della sua entrata in vigore.

Per tutti i principi ed interpretazioni di nuova emissione, nonché per le rivisitazioni o emendamenti ai principi esistenti, la Società sta valutando gli eventuali impatti derivanti dalla loro applicazione futura, ad eccezione di quanto detto in relazione alle modifiche introdotte al principio IAS 23.

4. CONTRATTO DI CONCESSIONE

Nel seguito, anche in ossequio a quanto stabilito dal SIC 29, si forniscono le informazioni essenziali relative a quanto in oggetto.

Come riportato precedentemente, il core business della Società è rappresentato dallo sfruttamento della concessione amministrativa autostradale, rilasciata dall'ANAS S.p.A., con scadenza al 31 dicembre 2038.

La concessione in essere ha ad oggetto la costruzione, la gestione, il miglioramento e il mantenimento in pristino di tratte autostradali da parte della Società.

L'equilibrio economico e quello finanziario della gestione della tratte autostradali sono garantiti dai piani economici e finanziari allegati al relativo atto concessorio, periodicamente aggiornati, che in alcuni casi prevedono contributi a favore della concessionaria in relazione agli investimenti necessari per la costruzione della tratta autostradale.

A fronte delle attività espletate, che comportano l'intera assunzione degli oneri e dei rischi legati alla costruzione e gestione delle tratte, la Società percepisce gli introiti da pedaggio, pagati dagli utenti, al netto di una quota di spettanza dell'Erario (fino all'esercizio 2006) e dell'ANAS (a partire dall'esercizio 2007). Le

tariffe di pedaggio variano sulla base di una formula tariffaria stabilita dal CIPE, in relazione all'andamento dell'inflazione, al fattore di produttività concordato (che in alcuni casi può essere influenzato dal piano degli investimenti della concessionaria), nonché alla qualità dei servizi resi, verificati dall'ANAS.

Alla scadenza, la concessione non è oggetto di rinnovo automatico, ma nuovamente assegnata attraverso gara pubblica, così come stabilito dalla base della vigente normativa; a tal fine, tutte le opere autostradali realizzate (cosiddetti "beni devolvibili") devono essere gratuitamente trasferite in efficienza all'Ente concedente che provvede al trasferimento al nuovo concessionario.

In relazione alle concessioni in essere, la Società ha in fase di realizzazione un programma di investimenti in "Grandi Opere" pari a circa 10,7 miliardi di euro, di cui circa 2,5 miliardi di euro già effettuati ed inclusi nei valori patrimoniali al 31 dicembre 2007. Il programma degli investimenti è compreso nel piano finanziario della Società e riguarda essenzialmente il potenziamento di tratte autostradali già in esercizio.

Nella tabella seguente sono riepilogate le tratte autostradali in concessione.

Tratta autostradale	Chilometri in esercizio
A1 Milano – Napoli	803,5
A4 Milano – Brescia	93,5
A7 Genova – Serravalle	50,0
A8/9 Milano – laghi	77,7
A8 / A26 raccordo	24,0
A10 Genova – Savona	45,5
A11 Firenze – mare	81,7
A12 Genova – Sestri Levante	48,7
A12 Roma – Civitavecchia	65,4
A13 Bologna – Padova	127,3
A14 Bologna – Taranto	781,4
A16 Napoli – Canosa	172,3
A23 Udine – Tarvisio	101,2
A26 Genova – Gravelona Toce	244,9
A27 Venezia – Belluno	82,2
A30 Caserta – Salerno	55,3
	<u>2.854,6</u>

Come indicato nella nota 9.5 "Eventi significativi in ambito societario, regolatorio e giudiziario", con l'approvazione della Legge 286/2006 e successive modifiche ed integrazioni, è stato profondamente rivisto il regime delle concessioni autostradali in Italia. Inoltre, in data 12 ottobre 2007 Autostrade per l'Italia e ANAS hanno firmato lo schema di convenzione unica, con il quale le parti hanno dato concordata attuazione alle disposizioni di cui alla citata Legge n. 286/2006.

Si rinvia a quanto indicato nella citata nota 9.5 per maggiori informazioni circa la natura e le possibili conseguenze derivanti da tali disposizioni, nonché con riferimento agli effetti che potranno derivare dalla nuova convenzione sottoscritta.

5. INFORMAZIONI SULLE VOCI DELLO STATO PATRIMONIALE

Nel seguito sono illustrati i saldi dello stato patrimoniale al 31 dicembre 2007, con l'indicazione tra parentesi del corrispondente valore al 31 dicembre 2006.

5.1 Attività materiali non correnti Migliaia di euro 6.425.895 (5.817.543)

Al 31 dicembre 2007 le attività materiali presentano un saldo di 6.425.895 migliaia di euro, superiore di 608.352 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2006. Tale incremento si origina principalmente dall'effetto combinato dei seguenti fattori:

- a) nuovi investimenti per 992.333 migliaia di euro;
- b) ammortamenti per 249.014 migliaia di euro;
- c) contributi pubblici per 125.083 migliaia di euro.

Di seguito è esposto il prospetto delle consistenze delle attività materiali all'inizio e alla fine dell'esercizio, con le relative movimentazioni. Nel corso dell'anno non si sono verificate variazioni sulla vita utile stimata dei cespiti.

Le attività materiali al 31 dicembre 2007 non risultano gravate da ipoteche, privilegi o altre garanzie reali che ne limitino la disponibilità.

PROSPETTO DEI MOVIMENTI DELLE ATTIVITÀ MATERIALI

(Migliaia di euro)	Variazioni dell'esercizio										31/12/2007					31/12/2006				
	Costo					Contributi					Ammortamenti					31/12/2007				
	Costo	Ammortamenti cumulati	Valore netto	Incrementi per acquisizioni e capitalizzazioni	Passaggi in esercizio	Ricariche e riaccrediti	Incrementi	Passaggi in esercizio	Incidenti	Incrementi per deprezzamenti	Ricariche e riaccrediti	Costo	Contributi cumulati	Ammortamenti cumulati	Valore netto	Costo	Contributi cumulati	Ammortamenti cumulati	Valore netto	
Beni gratuitamente devoluti																				
Beni gratuitamente devoluti in esercizio:																				
Terroni	218.239	-18.982	200.257	12.005	40.348	-86	-38.422	-1.794	-212.300	-38.414	317	3.677.166	-68.414	-788.374	5.054.286	272.447	-68.414	-38.414	215.933	
Fabbricati	289.874	-30	289.844	9.238	1.853	-3.173	-94.609	1.790	-3.173	-94.609	39.851	1.371.902	-132.107	-	1.239.795	380.298	-132.107	-	1.107.688	
Condotte leggere	28.550	-7.130	21.420	2.437	598	-	-	-	-	-	-	39.851	-	-	31.059	60	-	-	31.119	
Opere civili varie	4.387.158	-308.941	4.078.217	305.744	300.079	-6.005	-38.428	-1.798	-141.852	-38.428	39	4.897.209	-92.088	-507.754	4.397.387	4.897.209	-92.088	-507.754	4.397.387	
Altre opere civili	77.584	-20.058	57.526	37.945	5.828	-478	-	-	-40.835	-	82	220.875	-1.477	-130.905	88.388	220.875	-1.477	-130.905	88.388	
Totale	5.180.027	-411.998	4.768.029	374.919	348.522	-4.068	-38.422	-1.794	-212.300	-82.414	317	5.677.166	-82.414	-788.374	5.054.286	5.677.166	-82.414	-788.374	5.054.286	
Beni gratuitamente devoluti in corso e successi:																				
Beni gratuitamente devoluti in corso	1.143.700	-38.577	1.105.123	577.547	-348.445	-	-94.609	1.790	-	-	-	1.371.902	-132.107	-	1.239.795	1.371.902	-132.107	-	1.239.795	
Assegni per lavori qualificazione interventi	28.215	-	28.215	12.408	-327	-	-	-	-	-	-	39.851	-	-	38.351	39.851	-	-	38.351	
Totale	1.171.915	-38.577	1.133.338	590.005	-348.772	-	-94.609	1.790	-	-	-	1.411.753	-132.107	-	1.279.646	1.411.753	-132.107	-	1.279.646	
Totale beni gratuitamente devoluti																				
Totale	6.351.942	-411.998	5.939.944	964.924	686.750	-4.068	-75.031	-	-212.300	-82.414	317	7.088.919	-194.521	-788.374	6.351.942	7.088.919	-194.521	-788.374	6.351.942	
Beni gratuitamente acquistati																				
Immobili, impianti e macchinari:																				
Terroni	776	-	776	-	-	-	-	-	-	-	-	776	-	-	776	776	-	-	776	
Fabbricati	27.256	-3.482	23.774	896	1.789	-	-	-	-1.241	-	-	23.942	-1.241	-4.881	25.967	23.942	-1.241	-4.881	25.967	
Attrezzature industriali e commerciali	43.338	-19.516	23.822	9.485	2.255	-3.211	-	-	-8.177	-	2.443	50.887	-8.177	-35.200	24.687	50.887	-8.177	-35.200	24.687	
Autoveicoli	74.848	-43.076	31.772	18.229	82	-111	-	-	-18.344	-	57	91.048	-18.344	-41.297	29.751	91.048	-41.297	-	29.751	
Impianti, impianti e macchinari in corso e successi	2.900	-	2.900	1.408	-2.317	-284	-	-	-	-	2.600	175.385	-	-	175.385	175.385	-	-	175.385	
Totale	148.118	-65.074	83.044	27.025	1.299	-3,819	-38.422	-1,794	-212,300	-82,414	317	7,088,919	-194,521	-788,374	6,351,942	7,088,919	-194,521	-788,374	6,351,942	
Immobili, impianti e macchinari:																				
Terroni	788	-	788	-	-	-	-	-	-	-	-	788	-	-	788	788	-	-	788	
Fabbricati	10.442	-4,176	12,266	-	-	-	-	-	-1,002	-	-	14,809	-1,002	-5,118	9,691	14,809	-1,002	-5,118	9,691	
Totale	11,230	-4,176	7,054	-	-	-	-	-	-1,002	-	-	15,597	-1,002	-5,118	10,390	15,597	-1,002	-5,118	10,390	
Totale beni gratuitamente acquistati																				
Totale	6,468,180	-416,074	6,052,106	991,929	687,972	-4,072	-75,031	-1,794	-212,300	-82,414	317	7,776,838	-195,542	-793,748	6,983,090	7,776,838	-195,542	-793,748	6,983,090	

BENI GRATUITAMENTE DEVOLVIBILI Migliaia di euro 6.333.532 (5.721.436)

Il dettaglio della voce è il seguente:

(Migliaia di euro)	31/12/2007	31/12/2006	Variazione
Beni in esercizio	5.877.255	5.160.927	716.328
Contributi	-53.615	-21.442	-32.173
Fondo ammortamento	-769.374	-560.391	-218.983
	5.054.266	4.589.094	465.172
Beni in costruzione	1.371.902	1.143.700	228.202
Acconti a fornitori	39.851	28.219	11.632
Contributi su beni in costruzione	-132.487	-39.577	-92.910
	1.279.266	1.132.342	146.924
Totale	6.333.532	5.721.436	612.096

Questa categoria di attività materiali è costituita da opere in esercizio o in costruzione (inclusi eventuali acconti dati a fornitori) che al termine della concessione (31 dicembre 2038) saranno devoluti a titolo gratuito all'Ente concedente (ANAS); i cespiti sono esposti al netto dei relativi contributi e dei fondi di ammortamento.

Per quanto riguarda i "beni in esercizio" l'incremento netto dell'anno (465.172 migliaia di euro) è determinato prevalentemente da:

- nuovi investimenti dell'esercizio, pari a 375.589 migliaia di euro, che comprendono, oltre ai costi di diretta imputazione, anche i costi capitalizzati del personale tecnico (2.498 migliaia di euro) e capitalizzazioni di magazzino (3.880 migliaia di euro);
- passaggi in esercizio (349.822 migliaia di euro) di investimenti avviati in esercizi precedenti e completati nel corso dell'esercizio;
- dismissioni nette per 8.766 migliaia di euro;
- contributi per 32.173 migliaia di euro, di cui 30.423 migliaia di euro relativi ad opere avviate in esercizi precedenti ed entrate in esercizio nel 2007, e 1.750 migliaia di euro per contributi su investimenti dell'esercizio;
- ammortamenti per 219.300 migliaia di euro, i cui criteri di determinazione sono stati precedentemente illustrati nella sezione "Principi contabili applicati", cui si rinvia.

I "Beni in costruzione" comprendono gli investimenti per beni reversibili, al netto dei contributi, relativi principalmente a lavori su nuove opere autostradali e, in misura minore, ad adeguamenti strutturali delle opere in esercizio e di altre opere minori che al 31 dicembre 2007 non sono ancora completate o idonee ad essere utilizzate.

Gli investimenti dell'anno relativi ad opere ancora in costruzione, pari a 589.656 migliaia di euro, si riferiscono principalmente ai lavori riguardanti il potenziamento del tratto appenninico tra Bologna e Firenze dell'autostrada A1 Milano-Napoli (362.166 migliaia di euro), del nodo autostradale di Firenze (24.364 migliaia di euro) e del nodo autostradale di Bologna (75.007 migliaia di euro).

I passaggi in esercizio dell'anno, pari a 349.822 migliaia di euro, sono principalmente riconducibili alla tratta Sasso Marconi-La Quercia nell'ambito del potenziamento del tratto Bologna-Firenze (33.477 migliaia di euro) e del tratto Firenze Nord-Firenze Sud (84.725 migliaia di euro), alla terza corsia Milano-Bergamo (155.010 migliaia di euro) e all'ampliamento della galleria di Nazzano sulla tratta Orte-Fiano (27.615 migliaia di euro).

I contributi rilevati nell'esercizio per i beni gratuitamente devolvibili in costruzione, pari a 94.660 migliaia di euro, si riferiscono prevalentemente al potenziamento del tratto Aglio-Canova dell'autostrada A1 Milano-Napoli e sono stati erogati dall'ANAS in base alla Legge n. 662/1996.

Nella tabella seguente è riportato il dettaglio delle opere in corso di realizzazione e dei contributi ricevuti al 31 dicembre 2007.

DETTAGLIO BENI IN COSTRUZIONE

(Migliaia di Euro)

Denominazione Opere	Opere in costruzione al 31/12/2007
Potenziamento del tratto Bologna-Firenze	897.301
Nodo autostradale di Bologna e ampliamento Bologna - Modena	134.011
Potenziamento corridoio adriatico	72.075
Adeguamento e riqualificazione Aree di Servizio	55.774
Nodo autostradale di Firenze	44.393
Adeguamento ed ampliamento svincoli, ponti e viadotti	43.400
Accesso al polo fieristico di Milano	29.474
Adeguamento gallerie	14.518
Adeguamenti per convenzione con TAV	13.496
Altri lavori	67.460
TOTALE BENI IN COSTRUZIONE	1.371.902
Contributi	
ANAS - legge 23/12/1996 n.662	129.588
Comuni e enti vari - Barriere antirumore	281
TAV	1.891
Rete Ferroviaria Italiana	727
TOTALE CONTRIBUTI	132.487

Per maggiori dettagli circa gli investimenti effettuati nell'esercizio sulle opere autostradali, si rinvia al paragrafo "Potenziamento e ammodernamento della rete" della relazione sulla gestione.

Si evidenzia infine che, in sede di predisposizione del bilancio al 31 dicembre 2007, si è proceduto all'aggiornamento dei test di impairment, che hanno confermato la recuperabilità dei valori di bilancio, con riferimento sia alla stima del presumibile valore di mercato, sia alla stima del valore d'uso. Nella determinazione di quest'ultimo, i flussi di cassa stimati sono stati attualizzati al tasso del 6,4% (5,7% nel 2006).

IMMOBILI, IMPIANTI E MACCHINARI Migliaia di euro 82.050 (83.069)

In tale voce sono esposti gli investimenti strumentali effettuati attraverso l'acquisizione diretta di beni non reversibili, quali fabbricati, attrezzature industriali e commerciali, altri beni (es. macchinari elettronici, arredi, veicoli)

I beni in oggetto sono ammortizzati sulla base della loro residua possibilità di utilizzo, come descritto nella nota 3 "Principi contabili applicati", cui si rinvia.

La variazione nell'esercizio 2007, negativa per complessivi 1.019 migliaia di euro, è dovuta essenzialmente all'effetto combinato degli investimenti dell'esercizio 2007, per 27.088 migliaia di euro (principalmente per autoveicoli, macchine e attrezzi per lavori autostradali, macchine elettroniche, apparati di bordo -- Telepass), e degli ammortamenti per 28.612 migliaia di euro.

INVESTIMENTI IMMOBILIARI Migliaia di euro 10.313 (13.038)

La voce accoglie alcune porzioni di fabbricati e terreni non strumentali, valutati al costo. Nell'esercizio 2007, tali immobili destinati alla locazione (prevalentemente a società del Gruppo Atlantia) hanno generato ricavi per affitti pari a 3.044 migliaia di euro, a fronte di costi operativi diretti di manutenzione e gestione pari a 589 migliaia di euro.

Il fair value di tali attività è stimato complessivamente in circa 25 milioni di euro, sulla base di una perizia redatta da un esperto indipendente, basata sulle indicazioni provenienti dal mercato immobiliare applicabile per la tipologia di investimenti detenuti.

Il decremento dell'esercizio 2007, pari a 2.725 migliaia di euro, è dovuto agli ammortamenti dell'anno per 1.102 migliaia di euro e alla riclassifica tra "Immobili impianti e macchinari", per 1.623 migliaia di euro, delle di porzioni immobiliari non più destinate ad investimento.

5.2 Attività immateriali non correnti Migliaia di euro 6.133.335 (6.131.358)

AVVIAMENTO E ALTRE ATTIVITA' IMMATERIALI A VITA UTILE INDEFINITA Migliaia di euro
6.111.199 (6.111.199)

La voce è costituita quasi esclusivamente dal valore contabile dell'avviamento, pari a 6.111.198 migliaia di euro (come al 31 dicembre 2006), relativo al conferimento del comparto autostradale, da parte della controllante Atlantia (allora Autostrade S.p.A), attuato nell'ambito del progetto di riorganizzazione che ha interessato il Gruppo nel 2003. Come indicato nella nota 3 "Principi contabili applicati", il valore dell'avviamento in oggetto è quello determinato sulla base dei precedenti principi contabili e coincide con il valore netto contabile in essere al 1° gennaio 2004, data di transizione agli IFRS.

Tale valore non è oggetto di ammortamento sistematico, mentre è soggetto a periodici test di impairment, che hanno evidenziato la recuperabilità del valore contabile sopra indicato, sia attraverso la stima del presumibile valore di mercato, sia attraverso la stima del valore d'uso.

In particolare, la stima del valore d'uso è stata effettuata utilizzando come base gli impegni e i diritti derivanti dal piano finanziario ed economico ad oggi approvato dall'Ente concedente (inclusivo dei nuovi investimenti autostradali, nonché delle attività di manutenzione e ripristino), che incorpora la stima di andamento del traffico di Autostrade per l'Italia per tutto il periodo di durata della concessione, con scadenza al 31 dicembre 2038. I flussi prospettici sono stati attualizzati sulla base del tasso del 6,4% (5,7% nel 2006) già descritto nel commento della voce "Beni gratuitamente devolvibili" delle attività materiali alla nota 5.1.

ALTRE ATTIVITA' IMMATERIALI Migliaia di euro 22.136 (20.159)

Il saldo della voce al 31 dicembre 2007 è composto dalle seguenti principali categorie:

- a) "costi di sviluppo" (17.480 migliaia di euro), relativi ai costi per lo sviluppo di applicazioni software e, in misura minore di nuovi sistemi di esazione dinamica dei pedaggi;
- b) "diritti di brevetto industriale e di utilizzazione delle opere dell'ingegno" (3.910 migliaia di euro), relativi ai costi sostenuti per l'acquisto di licenze d'uso software e del brevetto Telepass;
- c) "concessioni, licenze e diritti simili" (746 migliaia di euro), che includono i diritti di usufrutto su fibre ottiche.

L'incremento netto delle altre attività immateriali rispetto al saldo al 31 dicembre 2007, pari a 1.978 migliaia di euro, è da imputare essenzialmente all'effetto combinato di nuovi investimenti per 22.085 migliaia di euro, essenzialmente per costi di applicazioni sviluppo software interamente acquisite a titolo di licenza d'uso, e di ammortamenti per 20.108 migliaia di euro, i cui criteri di determinazione sono illustrati nella nota 3 "Principi contabili applicati", cui si rinvia.

Si evidenzia inoltre che, nell'esercizio 2007, sono stati imputati a conto economico costi per attività di ricerca e sviluppo, compreso il costo del personale, per circa 3,1 milioni di euro. Tali attività sono finalizzate al miglioramento di infrastrutture, servizi offerti, livelli di sicurezza, tutela e valorizzazione dell'ambiente.

Nella tabella seguente sono riportate le consistenze ad inizio e a fine esercizio di tali attività, nonché le variazioni intercorse nel 2007 nei valori contabili delle diverse categorie di attività immateriali.

PROSPETTO DEI MOVIMENTI DELLE ATTIVITÀ IMMATERIALI

(Migliaia di euro)	31/12/2008				Variazioni dell'esercizio				31/12/2007		
	Valore lordo	Ammortamenti cumulati	Valore netto	Costo originario	Ammortamenti			Ammortamenti cumulati	Valore lordo	Ammortamenti cumulati	Valore netto
					Incrementi per acquisizioni e capitalizzazioni	Incrementi					
Avviamento e altre attività a vita utile indefinita:											
Avviamento	6.111.198	-	6.111.198	-	-	-	-	6.111.198	-	-	6.111.198
Marchi	1	-	1	-	-	-	-	1	-	-	1
Totale	6.111.199	-	6.111.199	-	-	-	-	6.111.199	-	-	6.111.199
Altre attività immateriali:											
Costi di sviluppo	58.112	-41.849	16.263	17.700	-16.483			75.812	-58.332		17.480
Diritti di brevetto industriale e di utilizzazione delle opere dell'ingegno	16.737	-12.649	3.088	4.385	-3.563			20.122	-16.212		3.910
Concessioni, licenze e diritti simili (diritti d'uso)	1.010	-202	808	-	-62			1.010	-264		746
Totale	74.859	-54.700	20.159	22.085	-20.108			96.944	-74.808		22.136
Totale attività immateriali	6.186.058	-54.700	6.131.358	22.086	-20.108			6.208.143	-74.808		6.133.335

5.3 Partecipazioni Migliaia di euro 448.354 (417.527)

La voce accoglie partecipazioni in imprese controllate, collegate ed in altre imprese.

Il saldo delle partecipazioni in imprese controllate ammonta a 303.836 migliaia di euro ed è costituito principalmente da partecipazioni in società che hanno per oggetto la costruzione e l'esercizio di autostrade e trafori in concessione ovvero l'espletamento di attività e servizi complementari in tale settore.

L'incremento netto di 22.470 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2006 è dovuto principalmente:

- a) all'acquisizione, tramite sottoscrizione dell'aumento di capitale, del 75% della società Autostrade International US Holdings per 19.411 migliaia di euro, in precedenza controllata al 100% dalla controllante Atlantia;
- b) all'acquisizione del 51% della società Newpass S.p.A., per 1.330 migliaia di euro;
- c) alla costituzione di Autostrade Tech S.p.A., per 1.120 migliaia di euro, e di Autostrade Service S.p.A., per 1.000 migliaia di euro.

Il saldo delle partecipazioni in imprese collegate ammonta a 82.603 migliaia di euro. L'incremento di 8.607 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2006 è principalmente imputabile al saldo tra l'acquisizione di una ulteriore quota azionaria di IGLI (fino all'attuale 33,3% del capitale), per un ammontare complessivo di 48.933 migliaia, e le cessioni di partecipazioni relative ad Autostrade Lombarde S.p.A. e Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.A., il cui valore di carico complessivo ammontava a 41.336 migliaia di euro al 31 dicembre 2006. Per ulteriori informazioni circa i proventi rilevati dalla cessione di tali partecipazioni si rinvia alla nota 6.13 "Proventi (Oneri) netti di attività cessate/destinate ad essere cedute".

Il saldo delle partecipazioni in altre imprese è pari a 61.915 migliaia di euro. Il decremento di 250 migliaia di euro si riferisce alla cessione della partecipazione relativa alla Società di Progetto Bre.Be.Mi. S.p.A.

Si evidenzia che in data 8 febbraio 2008 la controllante Atlantia ha conferito ad Autostrade per l'Italia le seguenti partecipazioni: Stalexport Autostrady S.A., Infobiu S.p.A., Autostrade Participations S.A. e Autostrade Sud America S.r.l.. L'operazione ha comportato un aumento di capitale di Autostrade per l'Italia di per 6,5 milioni di euro e della Riserva di Sovrapprezzo per 150 milioni di euro, per un valore complessivo di 156,5 milioni di euro pari al valore di conferimento di tali partecipazioni. Tali conferimenti sono stati effettuati ai valori contabili di iscrizione nel bilancio di Atlantia S.p.A.

Con specifico riferimento alla partecipazione detenuta in IGLI S.p.A., si evidenzia che in data 15 gennaio 2008 IGLI ha sottoscritto un contratto di equity swap avente ad oggetto azioni di Impregilo rappresentative del 2,99% circa del capitale della società.

Con riferimento a Impregilo, si evidenzia che la stessa, in data 27 giugno 2007 ha emesso un comunicato stampa nel quale si evidenzia che il Giudice per le Indagini Preliminari (GIP) presso il Tribunale di Napoli, nell'ambito delle indagini relative al ciclo di smaltimento dei rifiuti solidi urbani in Campania, ha disposto il sequestro di somme pari complessivamente a circa 750 milioni di euro nei confronti di Impregilo stessa e di talune sue imprese controllate. Il GIP ha disposto, inoltre, limitatamente alle sole attività di smaltimento, trattamento e recupero energetico dei rifiuti, quale misura interdittiva il divieto di contrarre con la pubblica amministrazione per un periodo di un anno. Impregilo e le altre società del gruppo hanno ribadito la legittimità del proprio operato e dato mandato ai propri legali di impugnare il provvedimento dinanzi alla Corte di Cassazione. Il sequestro sopra descritto è stato parzialmente eseguito in data 3 agosto 2007 per circa 90 milioni di euro su vari conti correnti bancari delle società interessate. In data 6 agosto 2007 Impregilo ha emesso un comunicato stampa nel quale si evidenzia che la misura interdittiva sopra descritta nel settore dello smaltimento dei rifiuti non ha effetti sui piani di sviluppo dell'azienda e che le attività industriali ed operative del gruppo proseguiranno normalmente nell'ambito della loro piena autonomia operativa. Il 23 gennaio 2008 Impregilo ha emesso un comunicato stampa con il quale rende noto che, in pari data, la Seconda Sezione della Corte di Cassazione ha rimesso alle Sezioni Unite la decisione sul ricorso contro il citato sequestro preventivo disposto dal Tribunale di Napoli, precisando che la data dell'udienza non era ancora stata fissata. Infine, il comunicato stampa del 29 febbraio 2008 evidenzia che nella stessa data, al termine dell'udienza preliminare relativamente all'inchiesta sul ciclo di smaltimento dei rifiuti solidi urbani in Campania, il GUP ha deliberato il rinvio a giudizio di Impregilo e

di talune sue imprese controllate; lo stesso comunicato ribadisce la totale estraneità ai fatti contestati da parte delle citate imprese.

In relazione ai procedimenti giudiziari descritti, nella Relazione semestrale al 30 giugno 2007 Impregilo ha accantonato un fondo per rischi ed oneri pari a 50 milioni di euro.

Alla data di predisposizione del presente bilancio, Impregilo non ha reso noti ulteriori fatti di rilievo circa gli eventi sopra descritti, né nuove valutazioni economiche circa i riflessi che ne potranno derivare sulla situazione economica, patrimoniale e finanziaria del gruppo.

Si riporta di seguito la tabella delle consistenze ad inizio e fine esercizio delle partecipazioni in esame e delle relative variazioni intervenute nell'anno.

Negli allegati al bilancio è invece riportato l'elenco di tutte le partecipazioni, con l'indicazione della sede, del capitale sociale, del fondo consortile, della quota di possesso, del relativo valore di carico al 31 dicembre 2007 nonché del valore derivante dalla valutazione in base al metodo del patrimonio netto delle partecipazioni controllate e collegate.

PROSPETTO RIEPILOGATIVO DELLE PARTECIPAZIONI DELL'ATTIVO NON CORRENTE

Ragione di stato	31/12/2008				31/12/2007							
	Valore lordo	Variazioni cumulate	Valore netto	Quote partecipazioni e controllanze	Debiti	Debiti per altri incrementi	Debiti per altri incrementi deprezzati	Debiti per altri incrementi deprezzati	Valore netto	Variazioni cumulate	Valore netto	
Partecipazioni in imprese controllate												
Azienda Tono - Sonno S.p.A.	151.059		151.059						151.059		151.059	
Ternitense & Tevere S.p.A.	48.000		48.000						48.000		48.000	
Società Autostrade Tirreno S.p.A.	23.663		23.663	2					23.663		23.663	
Azienda Intermodali US Nord-Est Itc.			18.411						18.411		18.411	
Sipat de Pacci S.p.A.	18.400		18.400						18.400		18.400	
Azienda Meridionali S.p.A.	14.000		14.000						14.000		14.000	
SPEA - Romagna Emilia S.p.A.	5.000		5.000						5.000		5.000	
Praventa S.p.A.	4.504		4.504						4.504		4.504	
Società Italiana per Azioni per il Tirreno con Italcas Blueo	2.318		2.318						2.318		2.318	
MarPino S.p.A.			1.300						1.300		1.300	
Autosole Ion S.p.A.			1.120						1.120		1.120	
Azienda Sinerge S.p.A.			1.000						1.000		1.000	
AD-Merid S.p.A.	750		750						750		750	
PortMedley S.p.A.	1.650		1.650				410		1.240		1.240	
Espresso Società di Servizi S.p.A.	501		501						501		501	
Tirreno Case S.r.l.			10						10		10	
Glacé City S.r.l.			10						10		10	
Partecipazioni in imprese collegate												
Azienda Lumbare S.p.A.	381.398		381.398				410		380.988		380.988	
521 S.p.A.	30.150		30.150						30.150		30.150	
Società Intermodali Toscana S.p.A.	24.024		24.024						24.024		24.024	
Azienda Piedemonte Lombrina S.p.A.	3.450		3.450						3.450		3.450	
Espresso Piedemonte Lombrina S.p.A.	8.000		7.405						7.405		7.405	
Espresso di Espone & Adlesco S.p.A.	1.920		1.920						1.920		1.920	
Azienda S.p.A.	1.400		1.400						1.400		1.400	
Piedemonte Veneto S.p.A.	940		940						940		940	
Mare Roma S.p.A.	762		762						762		762	
Espresso & Piacenti Parking S.p.A.	244		244						244		244	
Consorzio Autostrade Italiane Europee	29		29						29		29	
Partecipazioni in altre imprese gruppo												
Azienda del Tirreno S.p.A.	42.024		42.024						42.024		42.024	
Azienda Veneto S.p.A.	18.000		18.000						18.000		18.000	
Società di Progetto Emilia S.p.A.	200		200						200		200	
Valore Sinerge S.p.A.	250		250						250		250	
Comptec Energy	2		2						2		2	
Totale partecipazioni	624.195		624.195				410		623.785		623.785	
	600.870		600.870				410		599.460		599.460	

5.4 Altre attività finanziarie non correnti Migliaia di euro 712.276 (716.036)

DEPOSITI VINCOLATI CONVERTIBILI OLTRE DODICI MESI Migliaia di euro 629.893 (670.330)

La voce è costituita da tre depositi vincolati aperti presso Intesa-Sanpaolo e il Dexia-Crediop, sui quali sono accreditate le quote dei finanziamenti, concessi dai medesimi istituti, connessi all'erogazione da parte dell'ANAS dei contributi relativi alle Leggi n. 662/1996 e n. 135/1997, come modificata dalla Legge n. 345/1997, accordati per l'ammortamento dei mutui relativi al potenziamento del tratto Bologna-Firenze dell'autostrada A1 Milano-Napoli.

La natura del vincolo deriva dall'indisponibilità delle somme, accreditate sui conti, fino al rilascio da parte dell'ANAS di specifici nulla-osta in relazione all'effettiva esecuzione dei lavori ed all'avanzamento del progetto.

Nella voce "Depositi vincolati convertibili entro dodici mesi", esposta nelle "Altre attività finanziarie correnti", è esposta la quota parte di tali depositi il cui svincolo si presume possa avvenire entro dodici mesi.

Trattandosi di attività finanziarie non caratterizzate da pagamenti fissi o acquistate a scopo di trading, ai fini dello IAS 39 le attività in oggetto sono classificabili nella categoria residuale degli strumenti finanziari disponibili per la vendita. Il valore di bilancio di questa classe di attività coincide con il relativo fair value.

DERIVATI ATTIVI Migliaia di euro 46.870 (10.890)

La voce accoglie:

- a) il valore positivo di mercato al 31 dicembre 2007, pari a 46.227 migliaia di euro, di taluni contratti derivati sottoscritti con la controllante Atlantia S.p.A. a scopo di copertura del rischio di variazione dei tassi di interesse dei finanziamenti infragruppo a medio-lungo termine. L'incremento, rispetto al 31 dicembre 2006, del valore positivo di tali contratti, pari a 35.337 migliaia di euro, è stato attribuito (al netto dell'effetto fiscale) quale variazione delle riserve di patrimonio netto nel rispetto del trattamento del *cash flow hedge* previsto dallo IAS 39;
- b) il fair value di un contratto di acquisto a termine di valuta ("Opzione Call USD/Put EUR"), pari a 643 migliaia di euro, negoziato il 14 dicembre 2007 e con data di esercizio 29 luglio 2011, stipulato con finalità di copertura gestionale dell'eventuale fabbisogno di 21.800.000 USD connessi al possibile acquisto di un'ulteriore quota del 16% nella società americana Electronic Transaction Consultants Co indirettamente partecipata attraverso Autostrade International U.S. Holdings Inc.. Non essendo soddisfatte tutte le condizioni previste dallo IAS 39 per la definizione di copertura contabile (*hedge accounting*), il contratto derivato in oggetto è stato classificato tra le attività di negoziazione con rilevazione delle variazioni di fair value a conto economico. Il fair value è periodicamente determinato utilizzando tecniche valutative che si basano su dati osservabili sul mercato.

Per ulteriori dettagli sui derivati di copertura sottoscritti si rinvia a quanto riportato nella nota 9 "Gestione dei rischi finanziari".

ALTRE ATTIVITA' FINANZIARIE Migliaia di euro 35.513 (34.816)

Il saldo di bilancio è costituito da:

- a) un finanziamento di 30.000 migliaia di euro a medio-lungo termine concesso alla controllata Autostrade Meridionali S.p.A. e regolato ad un tasso fisso del 5%, interamente rimborsabile a scadenza il 10 giugno 2009. Al 31 dicembre 2007 il fair value di tale finanziamento, determinato tramite attualizzazione dei flussi di cassa attesi, utilizzando la curva dei tassi di mercato a fine esercizio, è pari a 30.326 migliaia di euro;
- b) crediti immobilizzati finanziari verso altri (5.513 migliaia di euro) relativi principalmente a prestiti pluriennali, fruttiferi di interessi, concessi a dipendenti.

Per tutte le attività finanziarie non correnti esaminate non si evidenziano segnali di impairment.

5.5 Altre attività non correnti Migliaia di euro 5.717 (7.292)

La voce include crediti verso l'Erario per l'anticipo d'imposta sul TFR, che si riducono per effetto delle quote che sono state recuperate sulle liquidazioni del fondo erogate nel corso del 2007.

5.6 Attività commerciali Migliaia di euro 750.791 (771.793)

RIINANENZE Migliaia di euro 43.285 (38.500)

La voce accoglie principalmente il valore di scorte e ricambi utilizzati per la manutenzione o l'assemblaggio di impianti, con un incremento complessivo di 4.785 migliaia di euro rispetto al saldo di bilancio al 31 dicembre 2006.

ATTIVITÀ PER LAVORI IN CORSO SU ORDINAZIONE Migliaia di euro 3.274 (3.266)

La voce accoglie il saldo al 31 dicembre 2007, pari a 88.028 migliaia di euro di lavori realizzati in esercizi precedenti per conto principalmente di Enti pubblici e dell'ANAS, valorizzati sulla base delle previsioni contrattuali e relativi alla realizzazione di opere e servizi al netto delle svalutazioni per le perdite previste a fine commessa (4.500 migliaia di euro) e degli acconti ricevuti (80.254 migliaia di euro).

CREDITI COMMERCIALI Migliaia di euro 704.232 (730.027)

La voce si compone di:

- a) "crediti verso clienti", per 682.118 migliaia di euro, al netto di fondi svalutazione per 89.776 migliaia di euro. I crediti verso clienti si decrementano di 29.676 migliaia di euro rispetto a fine esercizio 2006 principalmente per effetto dei minori crediti verso gli operatori telefonici in seguito al trasferimento dei contratti per le concessioni in uso dei siti attrezzati alla controllata TowerCo, del miglioramento delle performance di incassi da clienti per prestazioni di servizi diversi, nonché dei maggiori accantonamenti per svalutazione crediti. Nella tabella seguente è esposta la composizione della voce:

(Migliaia di euro)	31/12/2007	31/12/2006	Variazioni
Utenti correntisti e assimilati da fatturazione	564.800	558.839	5.961
Utenti per rapporti di mancato pagamento pedaggi	51.191	47.964	3.227
Totale crediti verso utenti correntisti ed assimilati	616.091	606.803	9.288
Concessionari aree di servizio	108.102	109.679	7.423
Altri crediti verso clienti	47.701	74.650	-28.949
Totale crediti diversi	155.803	175.329	-19.526
Totale crediti lordi	771.894	782.132	-10.238
Fondo svalutazione crediti verso clienti	-89.776	-70.339	-19.437
Totale	682.118	711.793	-29.675

I "crediti per concessionarie aree di servizio" includono, per 25.458 migliaia di euro (39.950 migliaia di euro al 31 dicembre 2006), crediti verso Autogrill S.p.A., impresa controllata dalla controllante ultima Ragione S.A.p.A.;

- b) "crediti verso imprese controllate", per 15.205 migliaia di euro, con un incremento netto di 4.043 migliaia di euro rispetto a fine 2006. Il saldo è interamente costituito da crediti di natura commerciale principalmente verso AD Moving per prestazioni di pubblicità e Essediese per i

canoni di affitto del ramo aziendale "Divisione Servizi". Il saldo di bilancio è suddiviso per controparte nella tabella seguente:

(Migliaia di euro)	31/12/2007	31/12/2006	Variazioni
AD Moving S.p.A.	4.812	4.146	666
EssediEsse Società di Servizi S.p.A.	2.729	2.478	251
Tangenziale di Napoli S.p.A.	1.987	573	1.414
Pavimental S.p.A.	1.777	1.418	359
Strade dei Parchi S.p.A.	908	255	651
Autostrada Torino - Savona S.p.A.	816	201	615
Autostrade Meridionali S.p.A.	757	676	81
Autostrade International US Holdings Inc	421	-	421
SPEA - Ingegneria Europea S.p.A.	268	169	99
Società Italiana per Azioni per il Traforo del Monte Bianco	254	102	152
Società Autostrada Tirrenica p.A.	198	296	-98
Raccordo Autostradale Valle d'Aosta S.p.A.	125	317	-192
Port Mobility S.p.A.	79	531	-452
Giove Clear S.r.l.	31	-	31
Tirreno Clear S.r.l.	31	-	31
NewPass S.p.A.	14	-	14
Totale	15.205	11.162	4.043

- c) "crediti verso imprese collegate", per 57 migliaia di euro, di cui 34 migliaia di euro, nei confronti di Società Infrastrutture Toscane e 22 migliaia di euro nei confronti di Bologna & Fiera Parking e 1 migliaia di euro nei confronti di Nuova Romea;
- d) "crediti verso imprese controllanti", per 394 migliaia di euro (860 migliaia di euro al 31 dicembre 2006). La voce include crediti commerciali verso Atlantia S.p.A. per 345 migliaia di euro e verso Schemaventotto S.p.A. per 49 migliaia di euro;
- e) "crediti verso altre imprese consociate", per 2.812 migliaia di euro (1.564 migliaia di euro al 31 dicembre 2006), che riguardano essenzialmente crediti per prestazioni connesse alla gestione dei siti da TowerCo S.p.A.;
- f) "altre attività commerciali", per 3.647 migliaia di euro (4.642 migliaia di euro al 31 dicembre 2006), che includono essenzialmente risconti attivi di natura commerciale.

Con riferimento ai crediti commerciali analizzati, il valore di bilancio approssima il relativo fair value.

5.7 Disponibilità liquide e mezzi equivalenti Migliaia di euro 174.145 (34.186)

DISPONIBILITÀ LIQUIDE Migliaia di euro 34.734 (33.814)

La voce comprende:

- a) "denaro e valori in cassa", complessivamente pari a 16.872 migliaia di euro (29.440 migliaia di euro al 31 dicembre 2006), costituiti essenzialmente da pedaggi in corso di conta incassati negli ultimi giorni dell'anno (10.015 migliaia di euro), da fondi in moneta necessari al personale di stazione per un agevole svolgimento delle operazioni di esazione e da altri fondi di rotazione (per complessivi 6.545 migliaia di euro);

- b) "depositi bancari e postali liberi", pari a 17.862 migliaia di euro, che si incrementano di 13.488 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2006 (4.374 migliaia di euro).

MEZZI EQUIVALENTI Migliaia di euro 101 (372)

La voce comprende il saldo degli assegni in cassa a fine esercizio.

RAPPORTI ATTIVI DI CONTO CORRENTE INFRAGRUPPO Migliaia di euro 139.310 (0)

L'importo riguarda i rapporti di conto corrente attivati con le società del gruppo in conseguenza del trasferimento della Tesoreria di Gruppo da Atlantia S.p.A. alla Società avvenuto in data 1° giugno 2007.

(Migliaia di euro)	31/12/2007	31/12/2006	Variazioni
Pavimental S.p.A.	69.033	-	69.033
Autostrada Torino - Savona S.p.A.	37.254	-	37.254
Società Autostrade Meridionali p.A.	23.056	-	23.056
Tangenziale di Napoli S.p.A.	6.563	-	6.563
Port Mobility S.p.A.	1.817	-	1.817
AD Moving S.p.A.	1.587	-	1.587
Totale	139.310	0	139.310

5.8 Altre attività finanziarie correnti Migliaia di euro 112.128 (166.159)

QUOTA CORRENTE DI ATTIVITÀ FINANZIARIE A MEDIO-LUNGO TERMINE Migliaia di euro 1.002 (179)

La voce è composta principalmente dai ratei attivi maturati alla data di bilancio, relativi ai flussi finanziari associati ai contratti derivati di copertura del rischio di variazione dei tassi di interesse delle passività finanziarie.

DEPOSITI VINCOLATI CONVERTIBILI ENTRO DODICI MESI Migliaia di euro 107.901 (164.174)

La voce si riferisce alla quota che si prevede si svincolerà nel corso del 2008 dei depositi bancari vincolati relativamente ai contributi previsti dalle Leggi n. 862/1996 e n. 135/1997, come già descritto nella nota 5.4 "Altre attività finanziarie non correnti", cui si rinvia.

ALTRE ATTIVITÀ FINANZIARIE Migliaia di euro 3.225 (1.806)

La voce è composta da "ratei e risconti attivi finanziari", per 1.695 migliaia di euro (1.806 migliaia di euro al 31 dicembre 2006) e per 1.530 migliaia di euro da un finanziamento a breve termine concesso alla controllata Newpass S.p.A. per le attività iniziali della società.

Con riferimento alle attività finanziarie correnti analizzate, il valore di bilancio approssima il relativo fair value.

5.9 Attività per imposte correnti Migliaia di euro 13.579 (0)

La voce rappresenta il credito netto per imposte correnti sul reddito dell'esercizio 2007. La voce include 10.264 migliaia di euro di crediti per imposte correnti IRES verso la controllante indiretta

Schemaventotto S.p.A., derivanti dalla partecipazione al consolidato fiscale, e 3.314 migliaia di euro di crediti per imposte correnti IRAP.

5.10 Altre attività correnti Migliaia di euro 54.895 (41.801)

La voce è composta da crediti e da altre attività correnti di natura diversa da quella commerciale e finanziaria. Il saldo al 31 dicembre 2007 è dettagliato nella seguente tabella:

(Migliaia di euro)	31/12/2007	31/12/2006	Variazione
Crediti tributari (per imposte diverse da quelle sul reddito)	8.057	52	8.005
Crediti verso utenti per recupero danni	25.375	23.253	2.122
Servizio gestione casse automatiche	4.190	4.176	14
Crediti verso Amministrazioni Pubbliche	3.928	3.224	704
Crediti verso società interconnesse	3.494	3.149	345
Crediti verso dipendenti	1.868	1.414	474
Crediti verso punti vendita esterni viacard	1.127	1.436	-308
Anticipi a fornitori	308	300	8
Crediti diversi	9.028	7.010	2.018
Fondo svalutazione crediti diversi	-3.204	-2.939	-265
Crediti diversi	46.134	41.022	5.112
Risconti attivi	704	727	-23
Totale	54.895	41.801	13.094

I crediti verso utenti per recupero danni sono riferiti sia ai crediti verso le compagnie assicuratrici che verso gli utenti, per le responsabilità in solido, per il rimborso dei danni provocati alle proprietà autostradali.

5.11 Patrimonio netto Migliaia di euro 2.638.800 (2.386.956)

Il patrimonio netto è composto come segue:

(Migliaia di euro)	31/12/2007	31/12/2006	Variazione
Capitale emesso	615.527	615.527	-
Riserva straordinaria vincolata per ritardati investimenti	197.000	-	197.000
Altre riserve e utili portati a nuovo	1.299.309	1.086.371	212.937
Utile dell'esercizio	721.964	686.068	36.906
Acconto sui dividendi	-194.999	-	-194.999
Totale Patrimonio Netto	2.638.800	2.386.956	251.844

Nella sezione "Prospetti contabili" è esposto il "Prospetto dei proventi e degli oneri rilevati nell'esercizio", che presenta il dettaglio dei proventi e degli oneri imputati direttamente a patrimonio netto oltre a quelli rilevati nel conto economico dell'esercizio.

Il capitale sociale, interamente sottoscritto e versato, risulta composto da n. 615.527.000 azioni ordinarie del valore nominale di 1 euro ciascuna, per complessivi 615.527 migliaia di euro, e non presenta variazioni rispetto al saldo ed alla composizione al 31 dicembre 2006.

L'incremento del valore del patrimonio netto di 251.844 migliaia di euro, rispetto al 31 dicembre 2006, è dovuto all'effetto combinato dei seguenti fattori:

- distribuzione dei dividendi relativi all'esercizio 2006 per 349.220 migliaia di euro, pari a 0,5674 euro per azione e dell'acconto sui dividendi dell'esercizio 2007 per 194.999 migliaia di euro, pari a 0,3168 euro per azione;
- incremento di 74.099 migliaia di euro delle riserve patrimoniali per proventi ed oneri imputati direttamente a patrimonio netto, prevalentemente originati dall'applicazione degli IAS 32 e 39, con riferimento al fair value, al netto dei relativi effetti fiscali, degli strumenti finanziari derivati di copertura del rischio di variazione dei tassi di interesse;
- utile dell'esercizio del 2007, pari a 721.964 migliaia di euro.

Come detto precedentemente nella nota 5.3 "Partecipazioni", cui si rinvia, in data 8 febbraio 2008 la controllante Atlantia ha conferito alla Società alcune partecipazioni, a fronte di un aumento di Capitale e della Riserva per Sovraprezzo azioni per complessivi 156,5 milioni di euro.

Inoltre, in data 30 novembre 2007 l'Assemblea degli azionisti della Società ha deliberato di destinare e vincolare una parte della Riserva Straordinaria disponibile, per complessivi 197.000 migliaia di euro, a "Riserva straordinaria vincolata per ritardati investimenti", a fronte dei benefici finanziari conseguiti per effetto della ritardata esecuzione degli investimenti rispetto alle previsioni del piano finanziario della Convenzione ANAS.

Si riporta di seguito il prospetto di riepilogo delle voci di patrimonio netto con la relativa possibilità di utilizzazione, nonché il prospetto della movimentazione intercorsa negli esercizi 2006 e 2007 delle singole poste di patrimonio netto.

Prospetto delle disponibilità delle riserve di patrimonio netto					
(Migliaia di euro)					
Descrizione	Saldo al 31/12/2007	Possibilità di utilizzazione (A, B, C) ^a	Quota disponibile	Riepilogo delle utilizzazioni effettuate nei tre esercizi precedenti	
				Per copertura perdite	Per altre ragioni
Capitale emesso	615.527	B	-	-	-
Riserve					
Riserva straordinaria vincolata per Mandati investimenti	197.000	A,B	-	-	-
Riserva da sovrapprezzo azioni ^{b1}	66.067	A, B, C	66.067	-	-
Riserva legale	123.106	B	-	-	-
Riserva straordinaria	136.842	A, B, C	136.842	-	-
Riserve da utili e perdite per valutazione attuariale del TFR	5.487	B	-	-	-
Riserva da cash flow hedging	16.473	B	-	-	-
Altre riserve da transizione agli IFRS non disponibili	273.646	B	-	-	-
Utili portati a nuovo	676.687	A, B, C	676.687	-	-
Totale capitale e riserve	2.111.835		880.596	-	-
di cui:					
Quota non distribuibile ^{b1}			17.480		
Quota distribuibile			863.116		

* Legenda:

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

Note:

^{b1} Di cui 41.665 migliaia di euro soggetti a tassazione in base al disposto dell'art. 109 comma 4 lettera b del TUIR in caso di distribuzione agli azionisti.

^a Rappresenta l'incremento della quota non distribuibile destinata alla copertura dei costi di sviluppo non ancora ammortizzati.

MOVIMENTAZIONI DELLE VOCCI DEL PATRIMONIO NETTO												
(rigliato di euro)	Capitale amesso	Riserve straordinarie vincolate per fondi di investimento	Riserve da sovrapprezzo azioni	Riserva legale	Riserva straordinaria	Riserva da offe e perdite per valutazione straordinaria del TFR	Riserve da costi flow hedging	Altre riserve da transazioni sugli IFRS non disponibili	IHL (Perdite) periodici e nuovo	Totale altre riserve e utili portati a nuovo	Risultato dell'esercizio	Totale Patrimonio netto
Saldo al 31.12.2006	815.527		65.067	123.305		8.000	879.480	273.846	307.142	605.598	625.879	1.846.847
Contribuzione alla costituzione dell'ente										360.245	(360.245)	
Utili (perdite) trasferiti direttamente a patrimonio						5.264	125.244			130.528	(775.575)	(275.575)
Saldo al 31.12.2007	815.527		65.067	123.305		2.732	1.004.724	273.846	679.677	1.086.371	886.088	1.306.626
Operazioni straordinarie					335.688					335.688	(335.688)	
Dividendi distribuiti					(187.000)					(187.000)	(187.000)	(187.000)
Destinazione riserva straordinaria agli IFRS (perdite) direttamente a patrimonio		187.000				3.686	70.614			74.099	74.099	74.099
Risultato dell'esercizio			66.067	123.305		3.687	15.473	273.846	679.677	1.298.706	(194.895)	719.894
Saldo al 31.12.2007	815.527	187.000	66.067	123.305	138.842	3.687	15.473	273.846	679.677	1.298.706	326.985	2.681.811

5.12 Fondi per accantonamenti Migliaia di euro 1.055.462 (1.062.510)

FONDI PER BENEFICI PER DIPENDENTI (quota non corrente) Migliaia di euro 110.470 (135.440)
(quota corrente) Migliaia di euro 16.488 (37.765)

La voce è composta dal fondo trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato nei confronti del personale dipendente, da liquidare alla cessazione del rapporto di lavoro.

Il fondo complessivo, comprensivo sia della quota corrente sia di quella non corrente, scende da 153.968 migliaia di euro al 31 dicembre 2006 a 126.958 migliaia di euro al 31 dicembre 2007, con un decremento netto di 27.010 migliaia di euro. Il fondo al 31 dicembre 2007 è classificato per 110.470 migliaia di euro nella presente voce, mentre la quota corrente, pari a 16.488 migliaia di euro, è classificata tra i "fondi per accantonamenti" delle passività correnti.

La variazione dell'esercizio 2007 è attribuibile essenzialmente alle seguenti componenti:

- accantonamenti operativi e finanziari per 7.724 migliaia di euro, iscritti tra i costi del personale del conto economico;
- utili attuariali netti differiti a patrimonio netto per 4.283 migliaia di euro;
- utilizzi dell'esercizio per 12.017 migliaia di euro relativi a liquidazioni ed anticipi;
- riduzione di 20.623 migliaia di euro conseguente alla rideterminazione della passività (cosiddetto curtailment), che esclude ora dal calcolo attuariale la componente relativa agli incrementi salariali futuri, per effetto della citata riforma previdenziale che ha mutato la natura dell'istituto del TFR da programma a benefici definiti ad uno a contributi definiti. Tale effetto positivo è stato rilevato a conto economico a riduzione del costo del lavoro, come descritto nella nota 6.6, cui si rinvia.

In particolare si evidenzia che, a partire dal 1° gennaio 2007, la Legge Finanziaria e i relativi decreti attuativi hanno introdotto modifiche rilevanti nella disciplina del TFR, tra cui la scelta del lavoratore in merito alla destinazione del proprio TFR maturando. In particolare, i nuovi flussi di TFR potranno essere indirizzati dal lavoratore a forme pensionistiche prescelte oppure mantenuti in azienda (nel qual caso quest'ultima verserà i contributi TFR ad un conto di tesoreria istituito presso l'INPS).

Come evidenziato nella nota 3 "Principi contabili applicati", gli utili e le perdite attuariali sono rilevate in una specifica riserva del patrimonio netto, al netto del relativo effetto fiscale differito.

Si riportano di seguito le principali assunzioni effettuate per il processo di stima attuariale del fondo trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato al 31 dicembre 2007:

ipotesi finanziarie:

tasso annuo di attualizzazione	4,65%
tasso annuo di inflazione	2,0%
tasso annuo di turn-over	2,0%
tasso annuo di erogazione anticipazioni	2,5%

ipotesi demografiche:

mortalità	ISTAT 2000
inabilità	Tavole INPS distinte per età e sesso
età pensionamento	Raggiungimento requisiti Assicurazione Generale Obbligatoria

Si evidenzia inoltre che il saldo del 2006 comprendeva il "fondo incentivi pluriennali al personale", per 19.237 migliaia di euro interamente classificati nella quota corrente, costituito dall'onere complessivo relativo al piano triennale di incentivazione del top management della Società liquidato nel mese di maggio 2007.

FONDO RIPRISTINO È SOSTITUZIONE BENI GRATUITAMENTE DEVOLVIBILI

(quota non corrente) Migliaia di euro 812.393 (772.593)
(quota corrente) Migliaia di euro 76.500 (76.000)

Il fondo accoglie la stima degli oneri da sostenere a fronte delle obbligazioni contrattuali di ripristino e sostituzione dei beni reversibili, previste nella convenzione sottoscritta con l'Ente concedente.

La modalità di determinazione di tale fondo è descritta nella nota 3 "Principi contabili applicati", cui si rinvia.

Il fondo complessivo, comprensivo sia della quota corrente sia di quella non corrente, è pari a 888.893 migliaia di euro al 31 dicembre 2007 (848.593 migliaia di euro al 31 dicembre 2006) e si incrementa per un valore netto di 40.300 migliaia di euro, quale differenza tra gli accantonamenti (377.081 migliaia di euro) e gli utilizzi (336.781 migliaia di euro) effettuati per interventi di ripristino e sostituzione nel corso del 2007.

ALTRI FONDI PER RISCHI E ONERI

(quota corrente) Migliaia di euro 39.612 (40.712)

Il fondo accoglie principalmente gli accantonamenti relativi a rischi e oneri presunti che potrebbero derivare dalla definizione dei contenziosi in essere ed in particolare per richieste di risarcimento danni, soprattutto da parte di imprese appaltatrici per "riserve" su lavori di manutenzione e per ritardi nella liquidazione degli stessi.

Con riferimento ad ulteriori passività potenziali in aggiunta a quelle per cui sono stati effettuati stanziamenti tra i fondi per rischi e oneri si evidenzia che, con atto di citazione avanti il Tribunale civile di Roma (notificato ad Autostrade ed Autostrade per l'Italia in data 9 dicembre 2006), l'ANAS ha promosso azione di accertamento dell'inadempimento di Autostrade per l'Italia e di Atlantia all'obbligo di tempestiva realizzazione degli interventi secondo le previsioni di piano finanziario.

Per maggiori dettagli circa tale contenzioso e le ragioni per le quali non si è ritenuto necessario effettuare alcuna appostazione nei bilanci delle due società coinvolte, nonché per la descrizione degli altri eventi significativi intercorsi in ambito societario, regolatorio e giudiziario si rinvia alla successiva nota 9.5.

Nella tabella seguente sono riportate le consistenze ad inizio e fine esercizio e i movimenti del 2007 dei fondi per accantonamenti, con evidenza della quota non corrente e di quella corrente.

PROSPETTO DEI MOVIMENTI DEI FONDI PER ACCONTONAMENTI

	31/12/2006							31/12/2007						
	Saldo di bilancio	di cui: nei comuni	di cui: capitale	Accantonamenti operativi	Accantonamenti straordinari	Impari per variazioni di valore	Variazioni per operazioni	Ricariche a carico (crediti)	Ricariche a credito (debiti)	Trasferimenti da altre voci	Saldo di bilancio	di cui: nei comuni	di cui: capitale	
(aggiornato)														
Fondi per benefici per dipendenti	153.969	137.440	18.826	1.331	8.891	-12.011	-4.281	-411	7.918	126.598	110.410	86.400	86.400	
Trasferimento al fine capitale @ tasso subordinato	153.217	18.231	18.231			18.231								
Fondo benefici indebitati per lavoro	121.846	115.448	37.766	5.189	63.511	47.244	-4.393	-421	24.814	133.898	119.410	86.400	86.400	
Fondo contributi e contribuzione non godibilmente utilizzabili	846.393	774.871	78.891	377.611		435.719				808.898	812.131	716.390	716.390	
Altri fondi per rischi e oneri	40.712	48.272	48.272			7.100				38.872		38.872	38.872	
TOTALE FONDI PER ACCONTONAMENTI	1.068.817	984.032	164.827	518.924	63.311	348.194	-4.203	-411	28.890	1.895.662	1.856.662	1.856.662	1.856.662	

5.13 Passività finanziarie non correnti Migliaia di euro 8.441.895 (8.346.627)

Si riportano di seguito due tabelle relative alle passività finanziarie a medio-lungo termine. La prima presenta il confronto tra il saldo al 31 dicembre 2007 e quello al 31 dicembre 2006, con indicazione della relativa esigibilità (quota corrente e non corrente). La seconda presenta il confronto tra i valori di bilancio complessivi (quota corrente e non corrente) delle passività finanziarie a medio-lungo termine, il valore nominale ed il relativo fair value al 31 dicembre 2007. In questa seconda tabella sono inoltre riepilogate le principali condizioni applicate a ciascuna passività finanziaria.

Per tali passività finanziarie il *fair value* è stato determinato tramite attualizzazione dei flussi di cassa attesi, utilizzando la curva dei tassi di mercato a fine esercizio. La descrizione dei rischi finanziari delle Società e delle politiche di gestione degli stessi è riportata nella nota 9.1 "Gestione dei rischi finanziari", cui si rinvia.

PASSIVITA' FINANZIARIE A MEDIO-LUNGO TERMINE E LORO ESIGIBILITA'

(Migliaia di euro)	31/12/2006		31/12/2007		esigibilità quote corrente al 31/12/2007		
	Totale passività finanziarie	Quota corrente	Totale passività finanziarie	Quota corrente	Quota non corrente	In scadenza tra 12 e 60 mesi	In scadenza oltre 60 mesi
Finanziamenti infragruppo							
Finanziamento Allianz S.p.A. 2004-2011	1.972.017	-	1.977.654	-	1.977.654	1.977.654	-
Finanziamento Allianz S.p.A. 2004-2014	2.702.503	-	2.707.812	-	2.707.812	-	2.707.812
Finanziamento Allianz S.p.A. 2001-2022	735.758	-	735.436	-	735.436	-	735.436
Finanziamento Allianz S.p.A. 2004-2024	979.763	-	993.430	-	993.430	-	993.430
Finanziamento Allianz S.p.A. 2004-2015	776.644	-	778.624	-	778.624	227.352	551.272
Finanziamento Allianz S.p.A. 2006-2023	200.000	-	200.000	-	200.000	47.924	152.076
Finanziamento Allianz S.p.A. 2007-2022	-	-	259.000	-	259.000	32.194	217.806
Totale finanziamenti infragruppo	7.346.635	-	7.651.926	-	7.651.926	2.286.064	6.346.862
Debiti verso istituti di credito							
CreditoBIE R2 ITR	1.250	1.250	-	-	-	-	-
Banca di Roma/BEI (1995-2006)	15.494	10.328	5.165	5.165	-	-	-
BEI 1999-2010	93.520	47.850	140.670	47.745	45.745	95.120	88.130
BEI 2001-2011	84.409	17.985	77.024	77.024	18.103	50.921	58.921
Totale Banche/BEI	294.673	77.114	233.859	130.934	66.808	145.036	151.851
IntesaSanPaolo/Cassa Credip	78.495	6.145	72.350	6.473	65.877	20.536	38.347
Dada Credip	355.042	21.243	347.800	22.257	325.543	100.100	225.443
Totale finanziamenti in conto corrente	447.539	27.359	428.150	28.730	391.410	119.736	261.710
Totale debiti verso istituti di credito	742.212	85.023	661.999	134.699	648.298	264.771	513.561
Debiti verso altri finanziatori							
Debiti verso ANAS	408.302	154.174	347.854	107.901	239.953	239.953	-
Totale debiti verso altri finanziatori	408.302	154.174	347.854	107.901	239.953	239.953	-
Totale finanziamenti a medio-lungo termine	8.057.839	283.177	8.298.925	242.630	7.956.298	2.809.798	6.808.802
Derivati passivi non correnti infragruppo	91.995	-	91.995	23.505	-	23.505	23.505
Ratei passivi su passività finanziarie a medio-lungo termine	154.175	154.175	-	-	-	-	-
Totale	8.769.679	417.292	8.346.627	266.135	8.041.698	2.809.798	6.932.107

PASSIVITA' FINANZIARIE A MEDIO-LUNGO TERMINE E LORO PRINCIPALI CONDIZIONI											
Migliaia di euro	Valore esportato al 31/12/2006 (1)	Valore al bilancio al 31/12/2007 (1)	Variaz. netta al periodo	Valore nominale al 31/12/2007 (1)	Valore al bilancio al 31/12/2007 (1)	Val. valore al 31/12/2007	Tasso di finanziamento	Tasso indicativo	Atto	Spese	Codice
Finanziamenti infragruppo											
Finanziamento Atlantia S.p.A. 2004-2011	2.000.000	1.400.000	(600.000)	2.000.000	1.977.000	1.977.000	Euribor 3 mesi	0,09%	(1)	0,774%	06002011
Finanziamento Atlantia S.p.A. 2004-2014	2.250.000	2.700.000	450.000	2.250.000	2.307.000	2.307.000	Euribor 3 mesi	0,07%	(1)	0,774%	06002014
Finanziamento Atlantia S.p.A. 2004-2022	750.000	750.000	0	750.000	734.400	734.400	Euribor 3 mesi	0,09%	(1)	1,163%	06002022
Finanziamento Atlantia S.p.A. 2004-2024	1.000.000	1.000.000	0	1.000.000	986.400	986.400	Euribor 3 mesi	0,09%	(1)	0,59%	06002024
Finanziamento Atlantia S.p.A. 2005-2010	800.000	776.000	(24.000)	800.000	776.000	776.000	Euribor 3 mesi	0,09%	(1)	0,59%	06002010
Finanziamento Atlantia S.p.A. 2005-2011	200.000	200.000	0	200.000	200.000	200.000	Euribor 3 mesi	0,09%	(1)	0,59%	06002011
Finanziamento Atlantia S.p.A. 2007-2009				250.000	250.000	250.000	Euribor 3 mesi	0,09%	(1)	0,59%	06002007
Totale finanziamenti infragruppo	7.000.000	7.126.000	126.000	7.750.000	7.251.800	7.251.800					
Debiti verso istituti di Credito											
Credito IRI 11%	1.200	1.200	0	1.200	1.200	1.200	Del IRI	4,40%	0,02%	10000000	
Banca di Roma del 1984-2005	15.000	15.000	0	15.000	15.000	15.000	Del IRI	4,40%	0,02%	10000000	
IRI 1999-2010	14.000	14.000	0	14.000	14.000	14.000	Del IRI	4,40%	0,02%	10000010	
IRI 2001-2011	18.400	18.400	0	18.400	18.400	18.400	Del IRI	4,40%	0,02%	10000011	
Impianti di Padova-Carifa-Credim	78.400	78.400	0	78.400	78.400	78.400	Impianti	4,40%	0,02%	10000010	
Del Credito	280.400	280.400	0	280.400	280.400	280.400	Impianti	4,40%	0,02%	10000017	
Totale debiti verso istituti di Credito	297.000	297.000	0	297.000	297.000	297.000					
Debiti verso altre finanziarie											
Del ANAS	400.000	400.000	0	400.000	400.000	400.000	ANAS				
Totale debiti verso altre finanziarie	400.000	400.000	0	400.000	400.000	400.000					
Totale finanziamenti a medio-lungo termine	7.297.000	7.423.000	126.000	8.047.000	7.651.800	7.651.800					
Derivati passivi non correlati infragruppo											
		31.000	31.000		23.500	23.500					
Ratei passivi per debiti finanziari a medio-lungo termine											
		106.170	106.170		164.610	164.610					
Totale passività finanziarie a medio-lungo termine		8.760.170	8.760.170		8.816.910	8.816.910					

(1) Valore delle passività finanziarie a medio-lungo termine liquidate in base al bilancio alla quota non esente che la quota esente.
 (2) Al 31 dicembre 2007 sono presenti operazioni di copertura del rischio tasso su un nominale pari a 3.500 milioni di euro.
 (3) Valore di finanziamenti in corso contratti, il rimborso delle rate (capitale e interessi) è a carico di ANAS.

FINANZIAMENTI A MEDIO-LUNGO TERMINE Migliaia di euro 8.418.390 (8.254.632)

Tali debiti, dettagliati nei precedenti prospetti, si riferiscono a:

1. "finanziamenti infragruppo" relativi ai prestiti concessi da Atlantia S.p.A. per complessivi 7.750.000 migliaia di euro nominali. L'incremento di 250.000 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2006 riguarda un ulteriore finanziamento erogato dalla controllante alle stesse condizioni del prestito sottoscritto da quest'ultima con la BEI per il finanziamento dei lavori del potenziamento del tratto Bologna-Firenze dell'Autostrada Milano-Roma A1. Tali prestiti sono al netto degli oneri sostenuti al momento della loro accensione. I finanziamenti infragruppo hanno scadenza tra il 2011 ed il 2024 ed una vita media residua di circa 8 anni. Tali finanziamenti riflettono le stesse condizioni dei prestiti contratti dalla Capogruppo nei confronti del sistema creditizio e risultano maggiorati di uno spread per tener conto degli oneri gestionali. Si evidenzia a tal proposito che Autostrade per l'Italia ha garantito il debito finanziario a medio-lungo termine di Atlantia, per complessivi 7.750 milioni di euro. A copertura del rischio di variazione dei tassi di Interesse e specularmente a quanto effettuato da Atlantia per i propri prestiti obbligazionari ed il proprio debito verso banche a medio-lungo termine ("Term Loan Facility"), sono stati sottoscritti con Atlantia dei contratti derivati che prevedono per la Società il pagamento di flussi basati su tassi fissi e l'incasso di flussi basati sui tassi variabili. In particolare, la Società, a fronte del rischio di tasso di interesse sui finanziamenti da Atlantia, ha in essere con quest'ultima, al 31 dicembre 2007, operazioni di Interest Rate Swap (IRS) per un nominale complessivo di 3.550 milioni di euro, come dettagliato nella nota 9.1 "Gestione dei rischi finanziari", cui si rinvia;
2. "debiti verso istituti di credito" pari a 546.471 migliaia di euro, che diminuiscono nell'esercizio di 96.737 migliaia di euro a fronte della riclassifica tra le passività finanziarie correnti delle quote dei finanziamenti in scadenza nel 2008. Nel dettaglio si riferiscono alla quota non corrente di:

Prestiti BEI indiretti Migliaia di euro 0 (5.165)

Il saldo al 31 dicembre 2006 era relativo a un mutuo concesso dalla BEI per mezzo di altro istituto finanziario ed in scadenza nel 2008.

Prestiti BEI diretti Migliaia di euro 155.051 (217.894)

Si tratta della quota in scadenza oltre dodici mesi di due prestiti a tasso fisso garantiti da Atlantia S.p.A. e che sono destinati:

- a) per 96.130 migliaia di euro al finanziamento del programma di investimenti per il miglioramento della rete autostradale della Società ed in particolare relativi al Piano Sicurezza, alla Tangenziale di Bologna ed alla quarta corsia della tratta Bologna-Modena, con scadenza 15 settembre 2010;
- b) per 58.921 migliaia di euro al finanziamento delle opere relative ai lotti 1, 2, 3 e 4 della tratta Firenze-Bologna, con scadenza 15 settembre 2011.

Prestiti da terzi in euro con rimborso a carico dell'ANAS Migliaia di euro 391.420 (420.150)

In tale voce sono incluse le quote non correnti:

- a) per 65.877 migliaia di euro relative al finanziamento erogato da Intesa-Sanpaolo/Dexia Crediop per l'attivazione dei contributi di cui alla Legge n. 662/1996;
- b) per 325.543 migliaia di euro relative al finanziamento erogato da Dexia Crediop per l'attivazione dei contributi di cui alle Leggi n. 135/1997 e n. 345/1997.

I rimborsi dei due prestiti saranno effettuati direttamente dall'ANAS, a valere sui fondi di cui alle citate leggi, in relazione al programma di finanziamento degli investimenti della Società, mediante l'erogazione dei suddetti contributi;

3. "debiti verso altri finanziatori" relativi alla quota non corrente del debito verso l'ANAS, per 239.953 migliaia di euro, conseguente al pagamento di rate di mutuo effettuato dalla stessa sui contratti per il finanziamento dei lavori previsti nella Convenzione e non ancora terminati. Si evidenzia che tale debito sarà riclassificato al momento della realizzazione delle relative opere, come contributi in diminuzione dei beni gratuitamente devolvibili.

DERIVATI PASSIVI Migliaia di euro 23.505 (91.995)

Sono rappresentati dal valore negativo di mercato al 31 dicembre 2007 del portafoglio derivati della Società stipulati con Atlantia S.p.A., composto da operazioni di Interest Rate Swap (IRS) al fine di copertura del rischio di variazione dei tassi di interesse dei finanziamenti a medio-lungo termine.

La diminuzione di 68.490 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2006, originata dalla crescita dei tassi di interesse registrata nel corso dell'anno, è stata attribuita quale variazione delle riserve del patrimonio netto al netto del relativo effetto fiscale differito, in quanto coerente con il trattamento del cash flow hedge previsto dallo IAS 39.

Per ulteriori dettagli sui derivati di copertura sottoscritti dalla Società si rinvia a quanto indicato nella nota 9.1 "Gestione dei rischi finanziari".

5.14 Passività per imposte differite Migliaia di euro 318.106 (237.672)

Sono stanziati essenzialmente in relazione alla deduzione, ai soli fini fiscali, dell'ammortamento dell'avviamento, al netto delle imposte anticipate stanziati a fronte delle quote non deducibili dei fondi per rischi e oneri, prevalentemente per accantonamenti al fondo ripristino e sostituzione dei beni devolvibili.

La consistenza della voce ed i relativi movimenti intercorsi nell'esercizio 2007 sono illustrati nel prospetto seguente:

(Migliaia di euro)	31/12/2006	Accantonamenti	Rilasci	Imposte anticipate su proventi e oneri rilevati a patrimonio netto	Effetto variazione aliquote fiscali	31/12/2007
Imposte differite su:						
Ammortamento avviamento dedotto in via estracorrentabile	-481.082	-131.011	-	-	-93.272	-516.771
Valutazione strumenti finanziari di cash flow hedging	-3.594	-	-	-9.120	-	-12.714
Valutazione abituale TFR	-1.084	-	-	-997	-	-2.081
Applicazione del criterio del costo ammortizzato	-1.225	-	-	-	187	-1.038
Altre differenze temporanee	-4.512	-2.907	565	-	602	-6.252
Totale imposte differite	-491.447	-133.918	565	-10.117	84.051	-540.866
Imposte anticipate su:						
Accantonamenti a fondi rischi e oneri:						
Ripetuto e sostituzione beni gratuitamente deprecibili	165.766	32.015	-	-	-30.334	167.448
Altri fondi per rischi e oneri	23.761	178	-6.813	-	-2.594	14.590
Valutazione crediti	22.869	8.789	-3.898	-	-3.337	24.482
Valutazione strumenti finanziari di cash flow hedging	30.369	-	-	-23.893	-	6.466
Altre differenze temporanee	10.898	4.438	-4.665	-	-988	9.803
Totale imposte anticipate	263.776	45.419	-16.317	-23.893	-37.233	222.760
Imposte differite nette	-227.672	-88.500	-14.752	-34.010	46.818	-318.106

Nell'ambito delle variazioni dell'esercizio 2007, che complessivamente incrementano le imposte differite nette di 80.434 migliaia di euro, si evidenzia quale "effetto variazione aliquote fiscali" il rilascio di imposte anticipate e differite (pari a 56.828 migliaia di euro) derivante dalla riduzione delle aliquote nominali IRES e IRAP intercorsa con decorrenza 1° gennaio 2008, come previsto dalla Legge Finanziaria 2008.

Come indicato nella nota 3, si rileva infine che rispetto ai valori al 31 dicembre 2006 precedentemente pubblicati, si è operata una riclassifica delle attività per imposte anticipate al fine di esporle al netto delle passività per imposte differite, a seguito di una più puntuale applicazione dello IAS 12.

5.15 Altre passività non correnti Migliaia di euro 52.959 (42.578)

La voce accoglie:

- risconti passivi per pedaggi incassati (24.748 migliaia di euro) a fronte di incrementi tariffari correlati a specifici investimenti per il potenziamento della rete autostradale previsti dal IV atto aggiuntivo definito con l'ANAS. Tali importi, a seguito del completamento delle relative opere e della loro entrata in esercizio, sono rilasciati a conto economico in correlazione agli ammortamenti delle stesse;
- risconti passivi pluriennali (28.211 migliaia di euro) relativi prevalentemente a proventi di competenza di futuri esercizi per canoni anticipati incassati in precedenti esercizi per la concessione in uso di beni della Società (cavi in fibra ottica e siti attrezzati) e per il residuo contributo ricevuto dal Commissario Straordinario della Campania a compensazione dei futuri minori introiti della Società per il trasferimento della stazione di Napoli.

5.16 Passività commerciali Migliaia di euro 655.630 (530.753)

DEBITI COMMERCIALI Migliaia di euro 655.630 (530.753)

La voce è composta essenzialmente da:

- a) "debiti verso fornitori", per 369.238 migliaia di euro (298.705 migliaia di euro al 31 dicembre 2006), che riguardano essenzialmente debiti per fatture ricevute ed accertamenti di competenza per investimenti e lavori di manutenzione, inclusi i debiti per ritenute a garanzia;
- b) "debiti verso imprese controllate", per 283.613 migliaia di euro (220.688 migliaia di euro al 31 dicembre 2006), così ripartite:

(Migliaia di euro)	31/12/2007	31/12/2006	VARIAZIONI
Pavimental S.p.A.	186.023	134.634	51.389
SPEA - Ingegneria Europea S.p.A.	35.912	31.972	3.940
Strada dei Parchi S.p.A.	22.880	20.126	2.754
Autostrada Torino - Savona S.p.A.	11.260	10.940	320
Autostrade Meridionali S.p.A.	10.774	9.210	1.564
Tangenziale di Napoli S.p.A.	9.465	6.894	1.471
Società Autostrada Tirrenica p.A.	4.000	4.033	-33
Raccordo Autostradale Valle d'Aosta S.p.A.	2.821	1.606	1.215
AD Moving S.p.A.	1.133	1.056	77
EsediEsse Società di Servizi S.p.A.	200	97	103
NewPass S.p.A.	70	-	70
Oiove Clear S.r.l.	50	-	50
Soc. Ital. per Az. per il Traforo dei M. Bianco	26	20	6
Totale	283.613	220.688	62.925

- c) "debiti verso imprese controllanti", per 1.362 migliaia di euro (8.594 migliaia di euro al 31 dicembre 2006), relativi a debiti per rapporti di natura commerciale verso Atlantia S.p.A.;
- d) "debiti verso imprese consociate", per 796 migliaia di euro (2.367 migliaia di euro al 31 dicembre 2006), relativi a debiti per rapporti di natura commerciale verso le altre controllate di Atlantia S.p.A..

5.17 Passività finanziarie correnti Migliaia di euro 948.272 (788.950)

Sono di seguito commentate le voci di dettaglio delle passività finanziarie correnti, il cui valore di bilancio ne approssima il fair value, essendo l'effetto dell'attualizzazione non significativo in base all'utilizzo dei tassi di mercato.

SCOPERTI DI CONTO CORRENTE Migliaia di euro 281.885 (230.208)

La voce accoglie il saldo degli scoperti di conto corrente bancari in essere a fine esercizio, con un incremento di 51.677 migliaia di euro rispetto a fine 2006.

RAPPORTI PASSIVI DI CONTO CORRENTE INFRAGRUPPO Migliaia di euro 306.788 (141.217)

La voce è composta dal saldo passivo dei rapporti di conto corrente in essere con la controllante Atlantia S.p.A., per 201.276 migliaia di euro, e con le altre società del Gruppo per 105.512 migliaia di euro in seguito al trasferimento, dal 1° giugno 2007, della Tesoreria di Gruppo da Atlantia, su tali rapporti di conto corrente maturano interessi a condizioni di mercato.

(Migliaia di euro)	31/12/2007	31/12/2006	VARIAZIONI
Raccordo Autostradale Valle d'Aosta S.p.A.	35.206	-	35.206
EsseDieEsse Società di Servizi S.p.A.	14.569	-	14.569
Soc. Itat. per Az. per il Traforo del M. Bianco	14.480	-	14.480
Società Autostrada Tirrenica p.A.	3.509	-	3.509
Strada dei Parchi S.p.A.	1.211	-	1.211
SPEA - Ingegneria Europea S.p.A.	678	-	678
Glove Clear S.r.L.	31	-	31
Tirreno Clear S.r.L.	9	-	9
Totale Controllate	69.693	0	69.693
Società Infrastrutture toscane S.p.A.	109	-	109
Totale Collegate	109	0	109
Autostrade International S.p.A.	21.982	-	21.982
Sitech S.p.A.	5.284	-	5.284
TowerCo S.p.A.	4.300	-	4.300
Infoblu S.p.A.	4.144	-	4.144
Totale Consociate	35.710	0	35.710
Totale	105.512	0	105.512

QUOTA CORRENTE DI PASSIVITÀ FINANZIARIE A MEDIO - LUNGO TERMINE Migliaia di euro
 359.454 (417.352)

In questa voce sono comprese le quote correnti delle passività finanziarie a medio-lungo termine, già commentate nella nota 5.13 "Passività finanziarie non correnti" per la voce "Finanziamenti a medio-lungo termine", cui si rinvia.

In particolare, in questa voce sono inclusi principalmente:

- la quota corrente e i ratei passivi sui debiti finanziari verso istituti di credito, per 101.275 migliaia di euro (104.529 migliaia di euro al 31 dicembre 2006);
- la quota corrente dei debiti verso ANAS, per 107.901 migliaia di euro (164.174 migliaia di euro al 31 dicembre 2006);
- ratei passivi relativi alle operazioni di cash flow hedging, per 19.631 migliaia di euro (20.702 migliaia di euro al 31 dicembre 2006);
- ratei passivi su debiti finanziari infragruppo per 130.647 migliaia di euro (127.947 migliaia di euro al 31 dicembre 2006).

ALTRE PASSIVITÀ FINANZIARIE Migliaia di euro 145 (173)

Le altre passività finanziarie correnti sono costituite da ratei passivi finanziari relativi a commissioni su fidejussioni correlate a passività finanziarie a medio-lungo termine.

5.18 Passività per imposte correnti Migliaia di euro 30.706 (55.274)

La voce accoglie il residuo debito tributario per IRES dell'esercizio 2006 verso Schemaventotto S.p.A. iscritto a seguito della partecipazione al Consolidato Fiscale Nazionale.

5.19 Altre passività correnti Migliaia di euro 689.383 (652.375)

Le altre passività correnti sono relative principalmente a:

- a) "debiti verso società autostradali per rapporti di interconnessione", per 381.984 migliaia di euro (358.836 migliaia di euro al 31 dicembre 2006);
- b) "pedaggi in corso di regolazione", per 96.424 migliaia di euro (95.010 migliaia di euro al 31 dicembre 2006);
- c) "depositi cauzionali degli utenti correntisti", per 46.760 migliaia di euro (42.795 migliaia di euro al 31 dicembre 2006);
- d) "debiti per tributi" diversi dalle imposte sul reddito, per 39.788 migliaia di euro (47.685 migliaia di euro al 31 dicembre 2006), che includono anche il debito per il canone di concessione pari al 2.4% dei pedaggi;
- e) "debiti verso il personale" per competenze da regolare per 31.329 migliaia di euro (24.752 migliaia di euro al 31 dicembre 2006);
- f) "debiti per espropri", per 29.506 migliaia di euro (39.092 migliaia di euro al 31 dicembre 2006);
- g) "debiti verso Istituti di previdenza e di sicurezza sociale", per 20.909 migliaia di euro (15.402 migliaia di euro al 31 dicembre 2006), relativi ai contributi obbligatori maturati e da versare, agli enti previdenziali ed assistenziali, nonché la quota di TFR maturata e destinata all'INPS e al fondo di previdenza.

6. INFORMAZIONI SUL CONTO ECONOMICO

Si riporta di seguito l'analisi della composizione del saldo di bilancio e delle principali variazioni tra i due esercizi a confronto. I valori in parentesi sono relativi all'esercizio 2006.

6.1 Ricavi netti da pedaggio Migliaia di euro 2.359.847(2.309.834)

(Migliaia di euro)	2007	2006	Variazione
Ricavi lordi da pedaggio	2.517.550	2.428.725	68.825
Quota di tariffa di competenza ANAS (Erario per il 2006)	-123.687	-94.233	-29.654
Ricavi da pedaggio	2.393.863	2.334.492	59.171
Svalutazione crediti da ricavi da pedaggio dell'esercizio corrente	-22.513	-14.495	-8.018
Risconto quota per investimenti da IV Convenzione	-11.625	-10.153	-1.462
Rilascio quota per investimenti da IV Convenzione	322	-	322
Ricavi netti da pedaggio	2.359.847	2.309.834	50.013

I ricavi netti da pedaggio ammontano a 2.359.847 migliaia di euro, con un aumento di 50.013 migliaia di euro (+2,2%) essenzialmente in relazione all'aumento del traffico pari al 2,3%.

Con decorrenza 15 marzo 2007 è stato inoltre applicato un adeguamento tariffario pari allo 0,67%, che comprende lo 0,50% riconosciuto in relazione ai lavori previsti per gli investimenti del IV° Atto Aggiuntivo del 2002 ed in particolare per i lavori della 4° corsia sul tratto Milano-Bergamo della A4, della terza corsia della A14 Rimini-Pedaso del "Piano sicurezza delle gallerie" oltre altri investimenti minori.

Una parte dei ricavi da pedaggio derivanti da quest'ultimo incremento, unitamente a quelli derivanti dagli incrementi della stessa natura degli anni precedenti, riferiti a specifiche opere in corso di realizzazione, sono stati riscontati e saranno rilasciati a conto economico in correlazione con gli ammortamenti, successivamente alla loro entrata in esercizio. A partire dal 2007 infatti, è stato avviato per la prima volta il rilascio, pro quota, dell'incremento tariffario specifico percepito per la realizzazione della 4° corsia sul tratto Milano-Bergamo a seguito del completamento ed entrata in esercizio di tale opera a partire dal 1° ottobre 2007.

Come indicato nella precedente nota 3 "Principi contabili applicati", parte dei ricavi da pedaggio, riferiti all'ultima frazione dell'esercizio, sono determinati sulla base di ragionevoli stime.

In relazione a quanto previsto dalla Delibera CIPE del 20/12/1996, in allegato alle presenti note illustrative sono riportate le tabelle relative ai dati mensili sui volumi di traffico per le varie tratte in concessione.

6.2 Ricavi per lavori su ordinazione Migliaia di euro 7 (25)

Sono costituiti dai ricavi per lavori su ordinazione, inclusa la variazione dei lavori in corso. Tali lavori sono determinati con riferimento allo stadio di completamento delle attività sulla base dei criteri descritti nella nota 3 "Principi contabili applicati".

6.3 Altri ricavi operativi Migliaia di euro 419.091 (408.830)

Gli altri ricavi operativi, per i quali si rileva un incremento di 10.260 migliaia di euro rispetto al 2006, comprendono:

- "ricavi dalle aree di servizio", per 178.627 migliaia di euro, che si incrementano di 8.923 migliaia di euro (+5,3%) rispetto al 2006 (pari a 169.704 migliaia di euro);

- b) "ricavi da gestione pedaggi con pagamento differito", per 90.551 migliaia di euro, in aumento di 6.836 migliaia di euro (+8,2%) rispetto all'esercizio 2006 (pari a 83.715 migliaia di euro), derivanti dalla maggiore diffusione degli apparati Telepass e Viacard;
- c) "altri ricavi da vendita e da prestazione di servizi accessori", per 141.227 migliaia di euro (153.302 migliaia di euro per l'esercizio 2006), costituiti principalmente da proventi per vendita di impianti e sistemi di esazione pedaggi, prestazioni di global service, prestazioni per servizi informatici resi a società autostradali, pubblicità, nonché rimborsi di costi e risarcimenti danni. Il decremento di tali ricavi rispetto al 2006 è imputabile all'assenza dei ricavi da concessione in uso dei siti attrezzati per ospitare gli impianti degli operatori telefonici, a seguito del trasferimento dei relativi contratti alla società consociata TowerCo, e alla riduzione dei canoni attivi per interferenze, in seguito al completamento delle attività connesse ai lavori relativi alla rete ferroviaria ad alta velocità. Tale contrazione è stata solo parzialmente compensata dai maggiori ricavi per vendita di impianti e sistemi di esazione pedaggi;
- d) "altri ricavi operativi non ricorrenti", per 8.686 migliaia di euro, in aumento di 6.576 migliaia di euro rispetto al saldo del 2006 (2.110 migliaia di euro) prevalentemente per sopravvenienze attive.

Si segnala che i ricavi sui quali la Società corrisponde all'ANAS il canone per subconcessioni del 2%, previsto dalla Convenzione vigente, sono pari a 204.725 migliaia di euro.

6.4 Materie prime e materiali di consumo utilizzati Migliaia di euro 39.907 (40.813)

Sono costituiti da:

- a) "acquisti di materiali", per 60.384 migliaia di euro (65.697 migliaia di euro per l'esercizio 2006), il saldo di bilancio è composto prevalentemente da costi del materiale elettrico ed elettronico, combustibili e prodotti chimici, materiale di consumo (cancelleria e affini);
- b) "variazione delle rimanenze di materie prime e materiali di consumo", per un valore positivo di 4.785 migliaia di euro (6.122 migliaia di euro per l'esercizio 2006);
- c) "costi del materiale capitalizzati", per 15.692 migliaia di euro (18.762 migliaia di euro per l'esercizio 2006).

6.5 Costi per servizi Migliaia di euro 505.602 (485.012)

La voce include prestazioni edili, assicurative, di trasporto e professionali destinate principalmente alla manutenzione delle opere autostradali. Il saldo di bilancio è così composto:

(Migliaia di euro)	2007	2006	Variazione
Edili e simili	248.570	233.142	15.428
Prestazioni professionali e consulenze	84.802	88.554	-1.752
Utenze	41.535	35.671	5.864
Manutenzioni macchine elettroniche e impianti	26.646	26.644	2
Trasporti e simili	19.228	21.287	-2.059
Assicurazioni	11.853	15.854	-4.001
Compensi collegio sindacale	244	236	8
Prestazioni diverse	72.724	65.624	7.100
Totale costi per servizi	505.602	485.012	20.590

6.6 Costo per il personale netto Migliaia di euro 344.050 (339.426)

COSTO PER IL PERSONALE Migliaia di euro 351.550 (354.592)

Il saldo di bilancio è così composto:

(Migliaia di euro)	2007	2006	Variazione
Salari e stipendi	258.369	242.135	14.234
Oneri sociali	76.486	73.024	3.462
Trattamento di fine rapporto (Inclusa la quota destinata al Fondo di tesoreria INPS e Fondo di previdenza complementare)	-5.193	8.831	-14.024
Compensi Amministratori	1.866	3.315	-1.449
Altri costi del personale	22.022	27.287	-5.265
Totale costo per il personale netto	351.550	354.592	-3.042

La diminuzione del costo del personale pari a 3.042 migliaia di euro è determinata dal provento non ricorrente pari a 20.623 migliaia di euro (c.d. curtailment) rilevato a seguito della rideterminazione del fondo TFR, che esclude ora dal calcolo attuariale la componente relativa agli incrementi salariali futuri, per effetto della riforma previdenziale che ha mutato la natura dell'istituto del TFR da un programma a benefici definiti ad uno a contributi definiti.

Al netto di tale partita, il costo del lavoro risulta superiore rispetto al 2006 di 17.581 migliaia di euro per effetto (i) dell'aumento del costo del lavoro unitario, dovuto in primo luogo al rinnovo contrattuale di giugno 2006, che tra l'altro prevedeva la contribuzione al fondo di previdenza complementare di categoria a carico della società, nonché all'accordo sindacale di settembre 2007 che comporta il riconoscimento della copertura sanitaria per i dipendenti, e (ii) dell'incremento dell'organico medio (+91 risorse) conseguente al trasferimento del personale dalla controllante Atlantia a seguito della risoluzione del contratto di affitto del ramo aziendale relativo alla "Direzione Amministrazione e Finanza" avvenuta in data 1° giugno 2007.

Si ricorda che, come evidenziato nella precedente nota 3 "Principi contabili applicati", gli utili e le perdite attuariali sono rilevati in una specifica riserva del patrimonio netto.

Relativamente alla porzione di Trattamento di Fine Rapporto di lavoro subordinato oggetto di valutazione attuariale (in quanto piano a benefici definiti), si evidenzia che il costo relativo al servizio, incluso degli accantonamenti di natura operativa al fondo TFR, è risultato pari a 1.371 migliaia di euro, gli utili attuariali pari a 3.906 migliaia di euro, mentre il costo per interessi per l'esercizio 2007, classificato tra gli oneri finanziari, è stato pari a 5.931 migliaia di euro.

Nella tabella seguente è riportato l'organico medio suddiviso per categoria. Come indicato sopra, l'incremento dell'organico medio tra i due esercizi è riconducibile essenzialmente al trasferimento del personale conseguente alla risoluzione del contratto di affitto del ramo aziendale.

Organico medio (unità)	2007	2006	Variazione
Dirigenti	116	109	7
Quadri	424	428	-4
Impiegati	1.823	1.700	123
Corpo esattoriale	2.496	2.522	-26
Operai	927	936	-9
Totale	5.786	5.695	91

COSTO PER IL PERSONALE CAPITALIZZATO Migliaia di euro -7.500 (-15.166)

La quota di costo per il personale capitalizzato del 2007 ammonta a 7.500 migliaia di euro, in diminuzione di 7.666 migliaia di euro rispetto al 2006 a seguito dell'entrata in esercizio di opere per le quali si procedeva alla capitalizzazione del costo del personale.

6.7 Altri costi operativi Migliaia di euro **136.442 (84.873)**

Il saldo di bilancio è composto da:

- "canoni di concessione", per 62.207 migliaia di euro (27.876 migliaia di euro per l'esercizio 2006), relativi essenzialmente alla quota di competenza del canone sui proventi netti da pedaggio e da sub-concessioni; tale canone, è passato dall'1% al 2,4% a partire dal 1° gennaio 2007;
- "costi per godimento beni di terzi", per 8.930 migliaia di euro (9.438 migliaia di euro per l'esercizio 2006), che includono i costi per locazioni e i noleggi di beni di terzi;
- "variazione del fondo per ripristino e sostituzione dei beni gratuitamente devolvibili", per 40.300 migliaia di euro (25.000 migliaia di euro per l'esercizio 2006);
- "altri costi operativi", per 25.005 migliaia di euro (22.559 migliaia di euro per l'esercizio 2006), che includono prevalentemente "contributi e liberalità" (8.678 migliaia di euro), imposte indirette e tasse (4.232 migliaia di euro) e rimborsi e risarcimenti a terzi (4.590 migliaia di euro). L'incremento di tale voce rispetto all'esercizio precedente risulta principalmente ascrivibile all'aumento dei rimborsi e risarcimento danni (+1.705 migliaia di euro) e dei costi operativi non ricorrenti (+1.815 migliaia di euro).

6.8 (Svalutazioni) Ripristini di valore Migliaia di euro **13.399 (13.298)**

Il saldo di bilancio è relativo alla svalutazione dei crediti commerciali sorti in esercizi precedenti in relazione al rischio di parziale inesigibilità degli stessi.

6.9 Proventi da attività finanziarie Migliaia di euro **95.719 (78.141)**

PROVENTI FINANZIARI Migliaia di euro 62.033 (49.351)

Il saldo di bilancio è essenzialmente riferibile a:

- "interessi e commissioni attive" maturati sulle disponibilità impiegate in conti correnti bancari e postali per 23.050 migliaia di euro (23.769 migliaia di euro nel 2006);

- b) "proventi da operazioni di finanza derivata", per 21.234 migliaia di euro (12.303 migliaia di euro nel 2006), generati dai differenziali sui contratti di copertura, precedentemente commentati, sottoscritti con Atlantia a fronte dell'indebitamento a medio-lungo termine;
- c) "altri proventi finanziari", per 12.317 migliaia di euro (11.619 migliaia di euro per il 2006), relativi essenzialmente a commissioni su fidejussioni (11.444 migliaia di euro) per le garanzie rilasciate dalla Società su prestiti e finanziamenti ottenuti da Atlantia;
- d) "proventi da altre attività finanziarie non correnti" per 1.745 migliaia di euro (1.537 migliaia di euro per il 2006) costituiti essenzialmente dagli interessi derivanti dal finanziamento a medio-lungo termine concesso alla controllata Autostrade Meridionali.

DIVIDENDI DA PARTECIPATE Migliaia di euro 33.686 (28.790)

La voce si riferisce ai dividendi incassati nell'esercizio e deliberati dalle società partecipate di seguito elencate.

(Migliaia di euro)	2007	2006
SPEA - Ingegneria Europea S.p.A.	11.000	6.100
Autostrada Torino - Savona S.p.A.	8.023	8.436
Società Autostrada Tirrenica p.A.	5.518	6.436
Tangenziale di Napoli S.p.A.	4.200	3.132
Autostrada Meridionali S.p.A.	2.064	2.064
EssediEsse Società di Servizi S.p.A.	1.363	1.205
Autostrada del Brennero S.p.A.	1.101	847
Autovie Venete S.p.A.	259	300
AD Moving S.p.A.	158	270
Totale	33.686	28.790

6.10 Oneri finanziari netti Migliaia di euro 475.666 (451.147)

ONERI FINANZIARI Migliaia di euro 497.321 (479.893)

Gli oneri finanziari sono composti da:

- a) "interessi e commissioni passive", per 462.843 migliaia di euro (410.404 migliaia di euro nel 2005), relativi essenzialmente agli interessi maturati sui finanziamenti a medio-lungo termine ottenuti da Atlantia, pari a 411.314 migliaia di euro nel 2007 (362.865 migliaia di euro nel 2006), e agli interessi maturati sui prestiti ottenuti dagli istituti di credito per 33.635 migliaia di euro (38.589 migliaia di euro nel 2006);
- b) "oneri da operazioni di finanza derivata", per 28.547 migliaia di euro (62.989 migliaia di euro nel 2006), generati dai differenziali sui contratti di copertura, precedentemente commentati, sottoscritti con Atlantia a fronte dell'indebitamento a medio-lungo termine;
- c) "oneri da attualizzazione finanziaria" di passività non correnti, per 5.931 migliaia di euro (6.500 migliaia di euro nel 2006), relativi alla componente finanziaria di accantonamento al fondo di Trattamento di Fine Rapporto di lavoro subordinato, già precedentemente commentata nella nota 6.6 "Costo per il personale netto".

ONERI FINANZIARI CAPITALIZZATI Migliaia di euro -22.068 (-28.746)

Il saldo della voce del 2007 presenta una diminuzione di 6.678 migliaia di euro rispetto all'esercizio 2006, in seguito al completamento ed all'entrata in funzione di alcune infrastrutture per le quali si procedeva alla capitalizzazione degli oneri finanziari. Gli interessi capitalizzati nell'esercizio 2007 sono stati determinati utilizzando un tasso di interesse medio del 4,6%.

SVALUTAZIONI DI ATTIVITA' FINANZIARIE Migliaia di euro 413 (0)

Il saldo di 413 migliaia di euro è relativo alla rettifica del valore della partecipazione in Port Mobility S.p.A. a seguito dell'utilizzo del relativo capitale per copertura delle perdite accumulate.

6.11 Utili (perdite) su cambi Migliaia di euro -9 (11)

Il saldo di bilancio è composto da utili su cambi per 3 migliaia di euro e da perdite su cambi per 12 migliaia di euro. Si tratta di differenze di cambio realizzate e generate principalmente dalle operazioni di natura commerciale.

6.12 (Oneri) Proventi fiscali Migliaia di euro -383.280 (-481.887)

Nella tabella seguente si riporta il dettaglio della voce di bilancio.

(Migliaia di euro)	2007	2006	
Imposte correnti			
IRRES	260.201	302.460	
IRAP	77.564	77.960	
		337.765	380.420
Differenze su imposte correnti esercizi precedenti		-909	1.194
Imposte anticipate			
Accantonamenti	-45.418	-52.847	
Rilasci	15.317	3.907	
Rettifica valore esercizi precedenti	<u>37.233</u>	<u>-1.498</u>	
		7.132	-50.438
Imposte differite			
Accantonamenti	133.918	131.304	
Rilasci	-565	-593	
Rettifica valore esercizi precedenti	<u>-94.061</u>	<u>0</u>	
		39.292	130.711
Oneri (proventi) fiscali		383.280	481.887

IMPOSTE CORRENTI Migliaia di euro 337.765 (380.420)

Le imposte correnti sono state determinate in base alle aliquote fiscali in vigore, tenendo conto delle quote di costi non deducibili nell'esercizio.

Il decremento delle imposte correnti del 2007 rispetto al dato del 2006, complessivamente pari a 42.655 migliaia di euro, è originato dal minor risultato ante imposte, oltre che dalle maggiori variazioni

in diminuzione dell'imponibile, sia per il rigiro delle differenze temporanee rilevate in esercizi precedenti, sia per effetto delle differenze permanenti.

Nella tabella seguente è evidenziata la riconciliazione tra il carico fiscale teorico e quello effettivamente sostenuto per IRES e IRAP, incluse le imposte sui proventi di attività cessate nell'esercizio e classificate al netto di questi ultimi, come indicato nella nota 6.13 cui si rinvia.

Riconciliazione tra il carico fiscale teorico e quello effettivamente sostenuto per IRES ed IRAP

(Migliaia di euro)	IRES		2007		2006	
			Importi	Incidenza %	Importi	Incidenza %
Risultato ante imposte attività operative in funzionamento			1.088.691		1.146.945	
Proventi lordi di attività cessate nell'esercizio			17.315		0	
Risultato ante imposte			1.106.006		1.146.945	
Onere fiscale teorico (aliquota del 33%)			364.982	33,00%	378.492	33,00%
Differenze temporanee tassabili in esercizi successivi:						
Ammortamento avviamento dedotto in via extracontabile			-116.002	-10,49%	-116.002	-10,11%
Altre differenze			-8.489	-0,32%	-46	0,00%
Totale			-119.491	-10,81%	-116.048	-10,12%
Differenze temporanee deducibili in esercizi successivi:						
Acc.ti fondo spese ripristino e sostituzione beni gratuitamente devolvibili			28.347	2,56%	32.228	2,81%
Altre differenze			15.393	1,39%	15.852	1,38%
Totale			43.740	3,95%	48.080	4,19%
Rigiro delle differenze temporanee da esercizi precedenti			-14.647	-1,32%	-9.257	-0,28%
Differenze permanenti:						
Dividendi non imponibili (1)			-10.956	-0,99%	-9.337	-0,81%
Altre differenze permanenti			-2.436	-0,22%	4.770	0,42%
Totale			-13.402	-1,21%	-4.567	-0,40%
IRES corrente sulle attività operative in funzionamento			260.420	23,54%	302.700	25,99%
IRES corrente sui proventi di attività cessate nell'esercizio			762	0,07%		
Indennizzo per il mancato risparmio fiscale da Schemaventotto			-219	-0,02%	-240	-0,02%
IRES corrente dell'esercizio			260.963	23,59%	302.460	26,37%
(1) Include l'affetto della partecipazione al consolidato fiscale pari al 5% dei dividendi distribuiti dalle società partecipate aderenti (406 migliaia di euro nel 2007 e 314 migliaia di euro nel 2006).						
(Migliaia di euro)	IRAP		2007		2006	
			Importi	Incidenza %	Importi	Incidenza %
Risultato operativo			1.468.647		1.519.948	
Valori non rilevanti ai fini IRAP			404.308		396.254	
Totale			1.872.955		1.916.194	
Onere fiscale teorico			90.610	4,84%	89.678	4,68%
Differenze temporanee tassabili in esercizi successivi:						
Ammortamento avviamento dedotto in via extracontabile			-17.005	-0,91%	-16.451	-0,86%
Differenze temporanee deducibili in esercizi successivi:						
Acc.ti fondo spese ripristino e sostituzione beni gratuitamente devolvibili			4.156	0,22%	4.570	0,24%
Altre differenze temporanee			682	0,04%	653	0,03%
Totale			4.838	0,26%	5.223	0,27%
Rigiro delle differenze temporanee da esercizi precedenti			-119	-0,01%	-14	0,00%
Differenze permanenti			-759	-0,04%	-476	-0,02%
IRAP corrente dell'esercizio			77.564	4,14%	77.960	4,07%

DIFFERENZE SU IMPOSTE CORRENTI DI ESERCIZI PRECEDENTI Migliaia di euro -909 (1.194)

Tale voce presenta nel 2007 un saldo positivo di 909 migliaia di euro, rispetto al saldo negativo di 1.194 migliaia di euro dell'esercizio 2006, derivante essenzialmente da minori imposte versate rispetto allo stanziamento effettuato nel bilancio dell'esercizio 2006.

IMPOSTE ANTICIPATE E DIFFERITE Migliaia di euro 46.424 (80.273)

L'impatto economico della fiscalità differita per l'esercizio 2007 comporta un onere complessivo di 46.424 migliaia di euro, composto da:

- accantonamenti netti di imposte differite, pari a 39.292 migliaia di euro, relativi principalmente alla deduzione ai soli fini fiscali dell'ammortamento dell'avviamento, al netto dei rilasci conseguenti alla riduzione delle aliquote fiscali a partire dal 2008 prevista dalla Legge Finanziaria 2008;
- accantonamenti netti di imposte anticipate, pari a 7.132 migliaia di euro, essenzialmente in relazione agli accantonamenti dell'esercizio ai fondi per rischi e oneri non dedotti fiscalmente, al netto dei rilasci per la citata riduzione delle aliquote fiscali.

Complessivamente l'effetto positivo netto originato dalla detta riduzione delle aliquote fiscali previste dalla Finanziaria 2008 risulta essere pari a 56.828 migliaia di euro, come evidenziato nella nota 5.14.

6.13 Proventi (Oneri) netti di attività cessate/destinate ad essere cedute Migliaia di euro
16.553 (0)

Tali proventi sono relativi alle plusvalenze generate dalle vendite delle partecipazioni nelle società Autostrade Lombarde S.p.A., Società di Progetto Bre.Be.Mi. S.p.A. e Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.A, al netto delle relative imposte.

Si riporta di seguito la relativa tabella di dettaglio:

(Migliaia di euro)	Prezzo netto di realizzo (A)	Valore di carico (B)	Plusvalenza lorda C = A-B	Imposte rilevate (D)	Plusvalenza netta E = C-D
Partecipazioni cedute					
Autostrade Lombarde S.p.A.	40.750	33.930	6.820	360	6.460
Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.A.	20.400	9.905	10.495	402	10.093
Società di Progetto BreBeMi S.p.A.	250	250	-	-	-
Totale	61.400	44.085	17.315	762	16.553

6.14 UTILE PER AZIONE

Nella tabella seguente è riportato il prospetto di determinazione dell'utile base per azione per i due esercizi oggetto di comparazione. Si evidenzia che, in assenza di opzioni e di obbligazioni convertibili, l'utile diluito per azione coincide con l'utile base per azione.

	2007	2006
Utile dell'esercizio (migliaia di euro)	721.964	685.058
Numero medio delle azioni (migliaia)	615.527	615.527
Utile base per azione (euro)	1,17	1,11
Utile netto da attività in funzionamento (migliaia di euro)	705.411	685.058
Numero medio delle azioni (migliaia)	615.527	615.527
Utile base per azione da attività in funzionamento (euro)	1,14	1,11
Utile netto da attività cessate (migliaia di euro)	16.553	-
Numero medio delle azioni (migliaia)	615.527	615.527
Utile base per azione da attività cessate (euro)	0,03	0,00

7. INFORMAZIONI SUL RENDICONTO FINANZIARIO

Si commenta di seguito la gestione finanziaria dell'esercizio 2007, in confronto con l'anno precedente, rappresentata nel rendiconto finanziario esposto nella sezione "Prospetti contabili".

La dinamica finanziaria del 2007 evidenzia un decremento di disponibilità liquide nette e mezzi equivalenti di 77,3 milioni di euro, rispetto al decremento registrato nel 2006 per 24,2 milioni di euro.

Il flusso di cassa generato da attività di esercizio è pari a 1.181,5 milioni di euro (1.077,1 milioni di euro nel 2006). In confronto al 2006, il maggior flusso generato dall'attività di esercizio del 2007 deriva essenzialmente dall'incremento dell'utile dell'esercizio e degli ammortamenti, nonché dal maggiore apporto della variazione del capitale di esercizio rispetto all'esercizio precedente.

Il flusso di cassa per attività di investimento, pari a 800,4 milioni di euro, è determinato principalmente dagli investimenti in attività materiali per 992,3 milioni di euro, in attività immateriali per 22,1 milioni di euro e in partecipazioni per 75,3 milioni di euro e beneficia di contributi in conto capitale per 125,1 milioni di euro e di realizzi da cessione di attività (partecipazioni) per 69,5 milioni di euro.

Il flusso di cassa per attività finanziaria è pari a 438,4 milioni di euro (119,7 milioni di euro al 31 dicembre 2006) ed è determinato principalmente dalle seguenti componenti:

- a) erogazione di dividendi pari a 544,2 milioni di euro, incluso l'acconto sui dividendi dell'esercizio 2007 corrisposto nel mese di novembre;
- b) accensione di un nuovo finanziamento a medio-lungo termine erogato da Atlantia alle stesse condizioni del prestito sottoscritto da quest'ultima con la BEI per 250,0 milioni di euro;
- c) rimborsi di finanziamenti per 99,0 milioni di euro, inclusivi dell'ammontare rimborsato dall'ANAS in relazione ai finanziamenti di cui alle leggi nn. 662/1996, 135/1997 e 345/1997;
- d) decremento netto delle altre passività finanziarie correnti e non correnti per 45,2 milioni di euro, prevalentemente connesso alla riduzione dei debiti verso ANAS a fronte dello svincolo di quote di contributo in relazione ai lavori di potenziamento del tratto autostradale Bologna-Firenze dell'autostrada A1 Milano-Napoli.

8. INFORMAZIONI SULLA POSIZIONE FINANZIARIA NETTA

La tabella seguente evidenzia l'ammontare della posizione finanziaria netta con il dettaglio delle sue principali componenti.

POSIZIONE FINANZIARIA NETTA

(Migliaia di euro)	31/12/2007	31/12/2006	VARIAZIONE
Passività finanziarie non correnti	-8.441.896	-8.346.627	-95.269
Finanziamenti a medio-lungo termine	-8.418.391	-8.254.632	-183.759
Derivati passivi	-23.505	-91.995	68.490
Passività finanziarie correnti	-948.272	-788.950	-159.322
Scoperti di conto corrente	-281.885	-230.208	-51.677
Quota corrente di debiti finanziari a medio-lungo termine	-359.454	-417.352	57.898
Rapporti passivi di conto corrente infragruppo	-306.788	-141.217	-165.571
Altre passività finanziarie	-145	-173	28
Totale passività finanziarie	-9.390.168	-9.135.577	-254.591
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	174.145	34.186	139.959
Rapporti attivi di conto corrente infragruppo	139.310	0	139.310
Disponibilità liquide	34.734	33.814	920
Mezzi equivalenti	101	372	-271
Altre attività finanziarie correnti	112.128	166.159	-54.031
Quota corrente di attività finanziarie a medio-lungo termine	1.002	179	823
Depositi bancari vincolati convertibili entro dodici mesi	107.901	164.174	-56.273
Altre attività finanziarie	3.225	1.806	1.419
Totale attività finanziarie correnti	286.273	200.345	85.928
Posizione finanziaria netta come da raccomandazione CESR del 10/02/2005	-9.103.895	-8.935.232	-168.663
Attività finanziarie non correnti	712.276	716.036	-3.760
Depositi bancari vincolati convertibili oltre dodici mesi	629.893	670.330	-40.437
Derivati attivi	46.870	10.890	35.980
Altre attività finanziarie	35.513	34.816	697
(Indebitamento finanziario netto) Posizione finanziaria netta	-8.391.619	-8.219.196	-172.423

La posizione finanziaria della Società, così come definita dalla Raccomandazione CESR del 10 febbraio 2005, ossia non considerando eventuali attività finanziarie non correnti, presenta al 31 dicembre 2007 un saldo negativo complessivo pari a 9.103,9 milioni di euro che si incrementa di 188,7 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2006 (8.935,2 milioni di euro).

Le passività finanziarie non correnti, pari a 8.441,9 milioni di euro (8.346,6 milioni di euro al 31 dicembre 2006), sono costituite da:

- a) prestiti concessi da Atlantia per complessivi 7.632,0 milioni di euro, al netto degli oneri sostenuti per la loro accensione. I finanziamenti infragruppo hanno scadenza tra il 2011 ed il 2024 ed una vita media residua di circa 8 anni. Tali finanziamenti riflettono le stesse condizioni dei prestiti contratti da Atlantia nei confronti del sistema creditizio e risultano maggiorati di uno spread per tener conto degli oneri gestionali;
- b) finanziamenti a medio-lungo termine, pari a 786,4 milioni di euro costituiti da prestiti da banche per 391,4 milioni di euro, i cui rimborsi saranno effettuati dall'ANAS utilizzando gli stanziamenti previsti dalle Leggi n. 662/1996 e n. 345/1997, prestiti dalla Banca Europea degli Investimenti (BEI) per 155,0 milioni di euro e dalla quota non corrente dei debiti finanziari verso ANAS, per 240,0 milioni di euro, a fronte delle rate di mutuo rimborsate dalla stessa sui contratti per il finanziamento di lavori previsti in Convenzione e non ancora terminati;
- c) il fair value negativo dei contratti finanziari derivati di copertura del rischio di variazione dei tassi di interesse, complessivamente pari a 23,5 milioni di euro.

Al 31 dicembre 2007 le passività finanziarie correnti sono pari a 948,3 milioni di euro (788,9 milioni di euro al 31 dicembre 2006), composte essenzialmente da:

- a) scoperti di conto corrente per l'utilizzo di linee di credito a breve termine, per 281,9 milioni di euro;
- b) quota corrente dei debiti finanziari a medio-lungo termine in scadenza nei prossimi 12 mesi per complessivi 204,5 milioni di euro e ratei passivi su debiti finanziari per 155,0 milioni di euro;
- c) debiti per rapporti di conto corrente con la controllante e le altre società del Gruppo per 306,8 milioni di euro.

L'incremento dell'esercizio, pari a 159,3 milioni di euro, è essenzialmente riferibile ai rapporti di conto corrente infragruppo attivati in seguito al citato trasferimento della Tesoreria di Gruppo da Atlantia ad Autostrade per l'Italia.

Le disponibilità liquide e i mezzi equivalenti al 31 dicembre 2007 ammontano a 174,1 milioni di euro (34,2 milioni di euro al 31 dicembre 2006) e sono relative ai rapporti attivi di conto corrente infragruppo (139,3 milioni di euro), al denaro e valori in cassa e ai saldi attivi dei conti correnti bancari complessivamente pari a 34,7 milioni di euro.

Le altre attività finanziarie correnti ammontano a complessivi 112,1 milioni di euro (166,2 milioni di euro al 31 dicembre 2006) che includono principalmente la quota corrente dei depositi vincolati, pari a 107,9 milioni di euro.

In aggiunta alla posizione finanziaria netta, così come definita dalla citata Raccomandazione CESR, va considerato che al 31 dicembre 2007 la Società detiene attività finanziarie non correnti pari a complessivi 712,3 milioni di euro (716,0 milioni di euro al 31 dicembre 2006), che includono depositi vincolati per 629,9 milioni di euro, relativi a contributi dello Stato (Legge n. 662/1996 e Legge n. 345/1997), il fair value positivo degli strumenti derivati per 46,2 milioni di euro, il credito finanziario a medio-lungo termine per 30,0 milioni di euro relativo ad un finanziamento concesso alla controllata Autostrade Meridionali e altri crediti finanziari per 5,5 milioni di euro.

9 ALTRE INFORMAZIONI

9.1 GESTIONE DEI RISCHI FINANZIARI

Obiettivi e politica di gestione dei rischi finanziari

Nell'ordinario svolgimento delle proprie attività operative, la Società risulta esposta a rischi di mercato, principalmente di tasso di interesse in relazione alle passività finanziarie assunte.

La strategia della Società per la gestione dei rischi finanziari è conforme e coerente con gli obiettivi aziendali definiti dal Consiglio di Amministrazione di Atlantia nell'ambito dei piani strategici di volta in volta approvati e validi per l'intero Gruppo Atlantia; in particolare le strategie finanziarie del Gruppo, ove possibile, mirano alla eliminazione dei rischi di tasso di interesse ed alla ottimizzazione del costo del debito, tenendo conto degli interessi degli Stakeholders, così come definito nella Hedging Policy approvata dal Consiglio di Amministrazione di Atlantia.

La gestione di tali rischi è effettuata nel rispetto dei principi di prudenza ed in coerenza con le "best practices" di mercato.

Tutte le operazioni del portafoglio derivati della Società sono state classificate di cash flow hedging in quanto ogni variazione dei flussi di cassa della posizione sottostante è bilanciata da una corrispondente variazione dei flussi di cassa di tali contratti.

Il fair value di tali strumenti è determinato attualizzando i flussi di cassa attesi, utilizzando la curva dei tassi di interesse di mercato alla data di riferimento.

Il monitoraggio, svolto dalla funzione finanza e dal comitato finanza, è inoltre rivolto a valutare, su base continuativa, il merito di credito delle controparti e il livello di concentrazione dei rischi.

Rischio di liquidità

Il rischio liquidità rappresenta il rischio che le risorse finanziarie disponibili possano essere insufficienti a coprire le obbligazioni in scadenza. La Società ritiene, attraverso la generazione di flussi di cassa, l'ampia diversificazione delle fonti di finanziamento e la disponibilità di linee di credito committed e uncommitted, di avere accesso a fonti di finanziamento sufficienti a soddisfare i bisogni finanziari programmati.

Si riporta nelle tabelle seguenti la distribuzione per scadenze delle passività finanziarie in essere al 31 dicembre 2007 e il dato comparativo al 31 dicembre 2006.

DISTRIBUZIONE DELLE PASSIVITA' FINANZIARIE PER PERIODO DI ESIGIBILITA' AL 31 DICEMBRE 2007

(Migliaia di euro)	Passività finanziarie					
	31/12/2007	Totale flussi contrattuali	Entro l'esercizio	Da 1 anno a 2 anni	Da 3 anni a 5 anni	Più di 5 anni
Passività finanziarie non derivate (1)						
Finanziamento Atlantia S.p.A. 2004-2011	-2.398.140	-113.799	-113.799	-2.170.542	-	-
Finanziamento Atlantia S.p.A. 2004-2014	-3.784.495	-147.785	-147.785	-443.355	-3.045.670	-
Finanziamento Atlantia S.p.A. 2004-2022	-1.406.866	-45.279	-45.279	-136.085	-1.160.213	-
Finanziamento Atlantia S.p.A. 2004-2024	-2.046.010	-61.530	-61.530	-184.590	-1.739.360	-
Finanziamento Atlantia S.p.A. 2004-2016	-1.050.253	-43.253	-43.136	-353.285	-610.680	-
Finanziamento Atlantia S.p.A. 2006-2021	-273.224	-8.852	-15.257	-64.986	-184.129	-
Finanziamento Atlantia S.p.A. 2007-2022	-370.279	-10.387	-12.440	-68.279	-279.194	-
Banca di Roma/BEI 1998-2008	-5.230	-5.230	-	-	-	-
BEI 1999-2010	-153.442	-51.230	-51.138	-51.074	-	-
BEI 2001-2011	-64.582	-21.193	-21.162	-42.226	-	-
IntesaSanPaolo/Dexia Crediop	-72.350	-6.473	-6.818	-22.712	-36.347	-
Dexia Crediop	-347.600	-22.257	-23.320	-76.860	-225.363	-
Debiti verso ANAS	-347.664	-107.901	-92.544	-147.419	-	-
Derivati (2)						
IRS	47.210	18.895	19.277	37.039	-28.001	-

(1) I flussi futuri relativi agli interessi dei finanziamenti a tasso variabile sono stati calcolati in base all'ultimo tasso fissato e mantenuto fino a scadenze del finanziamento.

(2) La voce include i derivati a copertura dei rischi di liquidità associati ai finanziamenti in essere al 31 dicembre 2007.

I flussi futuri relativi ai differenziali swap sono stati calcolati in base all'ultimo tasso fissato e mantenuto fino a scadenze del contratto.

DISTRIBUZIONE DELLE PASSIVITA' FINANZIARIE PER PERIODO DI ESIGIBILITA' AL 31 DICEMBRE 2006

(Migliaia di euro)	Passività finanziarie					
	31/12/2006	Totale flussi contrattuali	Entro l'esercizio	Da 1 anno a 2 anni	Da 3 anni a 5 anni	Più di 5 anni
Passività finanziarie non derivate (1)						
Finanziamento Atlantia S.p.A. 2004-2011	-2.400.222	-88.776	-89.019	-2.222.427	-	-
Finanziamento Atlantia S.p.A. 2004-2014	-3.932.280	-147.785	-147.785	-443.355	-3.193.355	-
Finanziamento Atlantia S.p.A. 2004-2022	-1.327.749	-37.162	-37.264	-111.793	-1.141.530	-
Finanziamento Atlantia S.p.A. 2004-2024	-2.107.540	-61.530	-61.530	-184.590	-1.799.890	-
Finanziamento Atlantia S.p.A. 2004-2015	-1.042.110	-35.762	-35.665	-261.268	-709.415	-
Finanziamento Atlantia S.p.A. 2006-2021	-282.076	-8.852	-8.852	-68.581	-205.790	-
Crediop/BEI 92 1TR	-1.303	-1.303	-	-	-	-
Banca di Roma/BEI 1998-2008	-15.932	-10.719	-5.213	-	-	-
BEI 1999-2010	-204.740	-51.298	-51.230	-102.212	-	-
BEI 2001-2011	-105.805	-21.223	-21.193	-63.368	-	-
IntesaSanPaolo/Dexia Crediop	-78.496	-6.148	-6.473	-21.563	-44.314	-
Dexia Crediop	-369.043	-21.243	-22.257	-73.356	-252.187	-
Debiti verso ANAS	-408.902	-164.174	-121.000	-123.728	-	-
Derivati (2)						
IRS	-139.665	1.376	1.287	-4.844	-131.495	-

(1) I flussi futuri relativi agli interessi dei finanziamenti a tasso variabile sono stati calcolati in base all'ultimo tasso fissato e mantenuto fino a scadenza del finanziamento.

(2) La voce include i derivati a copertura dei rischi di liquidità associati ai finanziamenti in essere al 31 dicembre 2007.

I flussi futuri relativi ai differenziali swap sono stati calcolati in base all'ultimo tasso fissato e mantenuto fino a scadenza del contratto.

Gli importi nelle tabelle precedenti includono il pagamento degli interessi ed escludono l'impatto di eventuali accordi di compensazione.

La distribuzione sulle scadenze è effettuata in base alla durata residua contrattuale o alla prima data in cui si può richiedere il pagamento, a meno che non sia disponibile una stima migliore.

Per operazioni con piano di ammortamento si è fatto riferimento alla scadenza di ciascuna rata.

Rischio di tasso di Interesse

In merito alla gestione del rischio di tasso di interesse e con l'obiettivo di ridurre l'ammontare di indebitamento finanziario soggetto alla variazione dei tassi di interesse, sono stati posti in essere contratti derivati di Interest Rate Swap (IRS) per nozionale e scadenza corrispondenti a quelli delle passività finanziarie sottostanti.

I test hanno mostrato un'efficacia della copertura per il periodo in esame del 100%. Le variazioni di fair value sono state quindi portate interamente in una riserva di patrimonio netto, non rilevando alcuna quota inefficace da imputare a conto economico. Il conto economico è accreditato (addebitato) simultaneamente al verificarsi dei flussi di interesse degli strumenti coperti.

Un dettaglio dei contratti derivati in essere alla data del 31 dicembre 2007 (con raffronto al 31 dicembre 2006) e delle passività finanziarie coperte è riportato nella tabella seguente.

La stessa include, inoltre, in un'ottica di completezza delle informazioni sui contratti derivati in essere, il contratto derivato relativo all'acquisto a termine di USD, descritto nella nota 5.4.

STRUMENTI FINANZIARI DERIVATI - 2007

(Migliaia di euro)				Durata contratto derivato		31/12/2007		Passività finanziaria coperta		
Tipologia	Finalità di copertura	Controparte	Valuta	Del	Al	Nozionale di riferimento	Fair Value	Descrizione	Importo nominale	Durata
Derivati con fair value negativo										
Interest Rate Swap	Variazione tassi d'interesse	Alliantia	EUR	09/08/2004	09/08/2012	500.000	-17.018			
Interest Rate Swap	Variazione tassi d'interesse	Alliantia	EUR	09/08/2004	09/08/2012	250.000	-6.487			
						750.000	-23.505	Finanziamento Alliantia 2004-2012	750.000	2004-2012
Totale								-21.505		
Derivati con fair value attivo										
Interest Rate Swap	Variazione tassi d'interesse	Alliantia	EUR	09/08/2004	09/08/2011	500.000	3.087			
Interest Rate Swap	Variazione tassi d'interesse	Alliantia	EUR	09/08/2004	09/08/2011	400.000	4.908			
Interest Rate Swap	Variazione tassi d'interesse	Alliantia	EUR	09/08/2004	09/08/2011	350.000	3.598			
Interest Rate Swap	Variazione tassi d'interesse	Alliantia	EUR	09/08/2004	09/08/2011	350.000	3.286			
Interest Rate Swap	Variazione tassi d'interesse	Alliantia	EUR	09/08/2004	09/08/2011	350.000	3.790			
						2.000.000	18.711	Finanziamento Alliantia 2004-2011	2.000.000	2004-2011
Interest Rate Swap Amortizing	Variazione tassi d'interesse	Alliantia	EUR	18/08/2004	30/08/2012	490.000	9.481			
Interest Rate Swap Amortizing	Variazione tassi d'interesse	Alliantia	EUR	21/08/2004	30/08/2012	430.000	1.037			
Interest Rate Swap Amortizing	Variazione tassi d'interesse	Alliantia	EUR	21/08/2004	30/08/2012	80.000	725			
Interest Rate Swap Amortizing	Variazione tassi d'interesse	Alliantia	EUR	22/08/2004	30/08/2012	45.000	323			
Interest Rate Swap Amortizing	Variazione tassi d'interesse	Alliantia	EUR	30/08/2007	30/08/2015	82.000	20.220	Finanziamento Alliantia 2004-2015	800.000	2004-2015
						800.000	27.516			
Totale								46.227		46.227
Opzione EUR Put / USD Call	Variazione tassi di cambio	Goldman Sachs Int.	EUR	14/12/2007	27/07/2011	15.281	843	Opzione di acquisto ulteriore 10% BTCC	15.481	2007-2011
Totale								46.870		

STRUMENTI FINANZIARI DERIVATI - 2006

(Migliaia di euro)				Durata contratto derivato		31/12/2006		Passività finanziaria coperta		
Tipologia	Finalità di copertura	Controparte	Valuta	Del	Al	Nozionale di riferimento	Fair Value	Descrizione	Importo nominale	Durata
Derivati con fair value negativo										
Interest Rate Swap	Variazione tassi d'interesse	Alliantia	EUR	09/08/2004	09/08/2012	500.000	-52.513			
Interest Rate Swap	Variazione tassi d'interesse	Alliantia	EUR	09/08/2004	09/08/2012	250.000	-24.055			
						750.000	-76.568	Finanziamento Alliantia 2004-2012	750.000	2004-2012
Interest Rate Swap	Variazione tassi d'interesse	Alliantia	EUR	09/08/2004	09/08/2011	500.000	-5.128			
Interest Rate Swap	Variazione tassi d'interesse	Alliantia	EUR	09/08/2004	09/08/2011	450.000	-1.896			
Interest Rate Swap	Variazione tassi d'interesse	Alliantia	EUR	09/08/2004	09/08/2011	350.000	-1.709			
Interest Rate Swap	Variazione tassi d'interesse	Alliantia	EUR	09/08/2004	09/08/2011	350.000	-2.151			
Interest Rate Swap	Variazione tassi d'interesse	Alliantia	EUR	09/08/2004	09/08/2011	350.000	-1.506			
						2.000.000	-12.395	Finanziamento Alliantia 2004-2011	2.000.000	2004-2011
Interest Rate Swap Amortizing	Variazione tassi d'interesse	Alliantia	EUR	18/08/2004	30/08/2012	500.000	-1.094			
Interest Rate Swap Amortizing	Variazione tassi d'interesse	Alliantia	EUR	21/08/2004	30/08/2012	450.000	-814			
Interest Rate Swap Amortizing	Variazione tassi d'interesse	Alliantia	EUR	21/08/2004	30/08/2012	100.000	-629			
Interest Rate Swap Amortizing	Variazione tassi d'interesse	Alliantia	EUR	22/08/2004	30/08/2012	50.000	-265			
						800.000	-3.032	Finanziamento Alliantia 2004-2015	800.000	2004-2015
Totale								-81.995		
Derivati con fair value attivo										
Interest Rate Swap Amortizing	Variazione tassi d'interesse	Alliantia	EUR	30/08/2007	30/08/2015	40.000	10.850	Finanziamento Alliantia 2004-2015	800.000	2004-2015
Totale								10.850		

Con riferimento all'esposizione ai tassi di interesse, l'indebitamento finanziario fruttifero lordo al 30 giugno 2007 è espresso per il 94% a tasso fisso, tenuto conto della copertura dalla variazione dei tassi di interesse e di cambio, e in una quota pari al 6% a tasso variabile.

La tabella seguente mostra invece la distribuzione dei cash flow attesi associati ai derivati di copertura dei flussi finanziari, nonché il periodo in cui si prevede che tali flussi influenzeranno il conto economico.

DISTRIBUZIONE TEMPORALE DEI FLUSSI DI CASSA DEI DERIVATI DI COPERTURA

(Migliaia di euro)	31/12/2006						31/12/2007					
	Valore bilancio	Flussi attesi (1)	Entro l'esercizio	Da 1 anno a 2 anni	Da 3 anni a 5 anni	Oltre 5 anni	Valore bilancio	Flussi attesi (1)	Entro l'esercizio	Da 1 anno a 2 anni	Da 3 anni a 5 anni	Oltre 5 anni
Interest rate swap												
Attività	10.890	10.890	119	533	3.410	6.829	46.227	47.084	17.371	1.448	19.974	8.301
Passività	-31.995	-112.576	-14.899	-9.841	-30.596	-57.611	-23.505	-43.136	-3.219	-6.631	-13.183	-19.909
Risultati passivi cash flow hedge	-20.702						-19.631					
Risultati attivi cash flow hedge	170						667					
	-101.637	-101.637					3.958	3.958				

(Migliaia di euro)	31/12/2006						31/12/2007					
	Valore bilancio	Flussi attesi	Entro l'esercizio	Da 1 anno a 2 anni	Da 3 anni a 5 anni	Oltre 5 anni	Valore bilancio	Flussi attesi	Entro l'esercizio	Da 1 anno a 2 anni	Da 3 anni a 5 anni	Oltre 5 anni
Interest rate swap												
Proventi da cash flow hedge	12.303	10.890	119	533	3.410	6.828	21.234	49.993	20.681	1.429	19.672	8.301
Oneri da cash flow hedge	-62.869	-117.654	-23.419	-9.810	-29.915	-53.610	-28.547	-43.990	-6.502	-6.666	-12.730	-17.993
Totale proventi (oneri) da cash flow hedge	-50.566	-106.184	-23.300	-9.277	-26.505	-47.062	-7.313	6.999	14.079	-5.236	6.942	-9.692

(1) I flussi dei differenziali swap sono stati calcolati in base alla curva di mercato in essere alla data di valutazione.

Analisi di sensitività

Si riporta nella tabella seguente l'analisi degli impatti che si sarebbero avuti sul conto economico e sul patrimonio netto del 2007 nel caso di variazione dei tassi interesse di mercato cui la Società risulta esposta.

In particolare l'analisi di sensitività rispetto ai tassi di interesse è basata sull'esposizione ai tassi per gli strumenti finanziari derivati e non derivati alla data di bilancio, ipotizzando, per gli impatti a conto economico, uno shift della curva di 100 bps all'inizio dell'anno, mentre per ciò che concerne gli impatti a patrimonio netto derivanti dalla variazione del fair value, lo shift di 100 bps della curva è stato ipotizzato alla data di valutazione.

In base alle analisi effettuate una inattesa e sfavorevole variazione di 100 bps dei tassi di mercato avrebbe determinato un impatto negativo a conto economico pari a 2.827 migliaia di euro e un impatto a patrimonio netto pari a 116.392 migliaia di euro.

(Migliaia di euro)	Strumento finanziario	Valore di bilancio al 31/12/2007	Rischio tasso di interesse			
			+ 100 bps shift parallelo curva tassi Eur		- 100 bps shift parallelo curva tassi Eur	
			Impatto conto economico	Impatto patrimonio netto	Impatto conto economico	Impatto patrimonio netto
Attività finanziaria						
	Crediti a breve	5.159	1.285	-	-1.285	-
	Depositi vincolati	737.794	5.676	-	-6.090	-
	Derivati	46.227	28.389	88.075	-26.399	-93.055
	<i>Impatto su attività finanziarie prima dell'effetto fiscale</i>	789.180	35.349	88.075	-35.764	-93.055
	Tax rate 33%	260.429	11.655	29.085	-11.802	-30.708
	<i>Impatto su attività finanziarie al netto dell'effetto fiscale</i>	528.751	23.694	59.010	-23.962	-62.347
Passività finanziaria						
	Debiti a breve	-19.506	-3.017	-	3.017	-
	Finanziamenti Atlantia					
	Finanziamento Atlantia S.p.A. 2004-2011	-1.977.654	-20.278	-	20.278	-
	Finanziamento Atlantia S.p.A. 2004-2022	-736.436	-7.604	-	7.604	-
	Finanziamento Atlantia S.p.A. 2004-2015	-779.624	-8.111	-	8.111	-
	Debiti verso istituti di credito					
	Banca di Roma BEI 98	-6.185	-139	-	139	-
	Derivati	-23.505	7.604	70.281	-7.604	-60.664
	<i>Impatto su passività finanziarie prima dell'effetto fiscale</i>	-3.536.890	-31.545	70.281	31.545	-90.664
	Tax rate 33%	-1.185.844	-10.410	23.193	10.410	-26.619
	<i>Impatto su passività finanziarie al netto dell'effetto fiscale</i>	-2.359.046	-21.135	47.088	21.135	-54.045
	Incremento (decremento) totale		2.549	106.099	-2.827	-116.392

Rischio di credito

Il rischio credito rappresenta l'esposizione della Società a potenziali perdite derivanti dal mancato adempimento delle obbligazioni assunte dalla controparte.

Tale rischio può discendere sia da fattori di natura più strettamente tecnico-commerciale o amministrativo-legale (contestazioni sulla natura/quantità del servizio, sull'interpretazione di clausole contrattuali, sulle fatture a supporto, ecc.) come da fattori di natura tipicamente finanziaria, ovvero in sintesi il cosiddetto credit standing della controparte.

Per quanto riguarda i crediti commerciali si possono identificare le seguenti tipologie:

a) Crediti da pedaggi:

Sono crediti derivanti da fatturazione posticipata pedaggi (Telepass). Il credito si distingue tra pro-soluto e pro-solvendo in relazione alle modalità di erogazione del servizio:

(i) attraverso Enti Intermediari di carattere finanziario (Banche e Carte di Credito) che promuovono la diffusione degli apparati presso la loro clientela e ne garantiscono la solvibilità. Per i conti aperti tramite Enti Intermediari la garanzia è prestata dall'Ente che garantisce il pro-soluto fino alla revoca del servizio;

(ii) attraverso Cooperative/Consorzi di Autotrasportatori che promuovono la diffusione degli apparati tra i propri consorziati. In questo caso al Consorzio viene richiesta una Garanzia Bancaria prestata per un ammontare e secondo modalità tali da coprire un congruo numero di mesi di traffico, calcolati in base al fatturato medio degli ultimi 12 mesi. In questo caso come nel precedente la controparte del rapporto contrattuale è il Consorzio;

(iii) Canale Diretto (Punti Blu, sito internet, ecc.). In questo caso, che prevede come modalità di pagamento quella dell'addebito diretto in conto del cliente (RID bancario), allo stesso viene richiesta una garanzia che può essere prestata attraverso: depositi cauzionali fruttiferi; garanzia fideiussoria bancaria; garanzia fideiussoria bancaria e deposito cauzionale fruttifero.

b) Crediti da prestazioni

Sono i crediti riconducibili a tutte quelle attività connesse al *core business*.

In questa fattispecie rientrano, principalmente: (i) crediti per canoni di concessione e royalties connesse alla gestione delle aree di servizio; (ii) crediti per convenzioni di attraversamento dell'autostrada o per posizionamento di impianti; (iii) crediti per cessione di beni/servizi; (iv) crediti derivanti da affitti di unità immobiliari.

Si evidenzia inoltre che il rischio credito originato da posizioni aperte su operazioni in strumenti finanziari derivati può essere considerato di entità marginale in quanto le controparti utilizzate sono primari istituti di credito.

In merito alle singole posizioni di credito che presentano delle criticità, qualora si rilevi un'oggettiva condizione di inesigibilità parziale o totale, possono essere oggetto di svalutazione individuale. L'ammontare della svalutazione tiene conto di una stima dei flussi recuperabili e della relativa data di incasso, degli oneri e delle spese di recupero fatture, nonché del valore delle garanzie. A fronte di crediti che non sono oggetto di una svalutazione analitica sono stanziati dei fondi su base collettiva, tenuto conto dell'esperienza storica e dei dati statistici a disposizione.

La tabella seguente riporta l'analisi del portafoglio crediti commerciali.

ANALISI PORTAFOGLIO CREDITI COMMERCIALI					
TOTALE PEDAGGI					
	31-dic-07	31-dic-06	Δ	FSC 2007 % copertura	
Non scaduto	494.502	477.439	17.063		
Scaduto	121.589	129.364	- 7.775	80.139	66%
	616.091	606.803	9.288		
di cui:					
Scaduto ≤ 90gg	23.983	52.369	- 28.387		
90 gg < Scaduto ≤ 150gg	11.344	4.205	7.137		
Scaduto > 150gg	86.263	72.788	13.474		
	121.589	129.364	- 7.775		
PRESTAZIONI AREE DI SERVIZIO					
	31-dic-07	31-dic-06	Δ	FSC 2007 % copertura	
Non scaduto	100.715	94.557	6.158		
Scaduto	7.388	6.122	1.266	4.193	57%
	108.102	100.679	7.424		
di cui:					
Scaduto ≤ 90gg	153	-	153		
90 gg < Scaduto ≤ 150gg	13	96	- 83		
Scaduto > 150gg	7.222	6.025	1.197		
	7.388	6.122	1.266		
PRESTAZIONI VERSO CLIENTI DIVERSI					
	31-dic-07	31-dic-06	Δ	FSC 2007 % copertura	
Non scadute	15.229	27.872	- 12.643		
Scadute	32.472	46.778	- 14.306	5.444	17%
	47.701	74.650	- 26.949		
di cui:					
Scadute ≤ 90gg	3.974	15.810	- 11.836		
90 gg < Scadute ≤ 150gg	2.787	621	2.166		
Scadute > 150gg	25.711	30.547	- 4.836		
	32.472	46.778	- 14.306		
Fondi svalutazione	- 89.776	- 70.339	- 19.437		
Crediti Commerciali	682.118	711.793	- 29.675		

9.2 GARANZIE

Al 31 dicembre 2007 la Società ha in essere alcune garanzie personali rilasciate a terzi. Tra queste, si evidenziano per rilevanza:

- a) le fidejussioni rilasciate in favore di alcune società collegate per 13,2 milioni di euro;
- b) la garanzia di 76,4 milioni di euro rilasciata dalla Società a favore delle Assicurazioni Generali per l'emissione di una fideiussione a favore dell'ANAS e nell'interesse dell'A.T.I. Autostrade S.p.A. - Toto S.p.A., le quali hanno costituito Strada dei Parchi S.p.A..

9.3 RISERVE

La Società, in relazione alle attività di investimento, ha "riserve per lavori" da definire con le imprese appaltatrici pari a circa 629 milioni di euro.

Sulla base dei confronti e delle verifiche in corso con le imprese interessate e alla luce delle risultanze del recente passato, si ritiene che la Società potrebbe sostenere un onere compreso tra i 126 ed i 189 milioni di euro con percentuali di riconoscimento variabili, a seconda della tipologie di lavori interessati. Gli impegni eventualmente riconosciuti saranno imputati ad incremento del costo delle attività materiali e successivamente ammortizzati.

Per le altre riserve su lavori relative ad attività non di investimento (lavori conto terzi e manutenzioni), il presunto onere futuro è coperto dal fondo contenziosi già iscritto in bilancio.

9.4 RAPPORTI CON PARTI CORRELATE

Sono di seguito commentati i principali rapporti commerciali e finanziari di Autostrade per l'Italia con le proprie parti correlate. Tutti i rapporti con le parti correlate sono regolati a condizioni di mercato e non includono operazioni atipiche o inusuali.

Rapporti con le società controllanti

La Società è soggetta all'attività di direzione e coordinamento da parte della controllante diretta Atlantia S.p.A. come previsto anche dal Codice di Autodisciplina di Atlantia. Nelle seguenti note 15 è esposto il prospetto riepilogativo dei dati essenziali dell'ultimo bilancio approvato da Atlantia.

Il 4 maggio 2007 l'Assemblea straordinaria dei soci di Autostrade S.p.A. ha approvato le modifiche all'articolo 1 dello statuto sociale relative al cambio di denominazione sociale in Atlantia S.p.A..

Il cambio di denominazione sociale è parte del più ampio progetto di riorganizzazione volto a rafforzare per Autostrade per l'Italia il ruolo di capogruppo operativa nel campo delle infrastrutture in concessione.

Si evidenzia che in data 1° giugno 2007 in seguito alla ridefinizione del ruolo di Atlantia all'interno del Gruppo è stato risolto il contratto di affitto del ramo aziendale relativo alla "Direzione Amministrazione e Finanza" di Autostrade per l'Italia. Pertanto a decorrere da tale data la Società svolge attività di service amministrativo, finanziario e fiscale per la controllante Atlantia e per le società controllate. Inoltre sempre a partire dal 1° giugno 2007 la struttura di Internal Auditing di Atlantia è stata ricondotta nell'ambito di Autostrade per l'Italia, pertanto le relative attività a partire da tale data sono svolte da quest'ultima.

In merito ai rapporti di natura finanziaria si evidenzia che, al 31 dicembre 2007, i finanziamenti a medio-lungo termine accordati da Atlantia alla Società ammontano a nominali complessivi 7.750 milioni di euro e sono regolati alle stesse condizioni dei prestiti contratti dalla stessa Atlantia nei confronti del sistema creditizio, maggiorate di uno spread per tener conto degli oneri gestionali. Parte di tali finanziamenti è oggetto di copertura del rischio di variazione dei tassi di interesse tramite la definizione di specifici contratti finanziari derivati. Inoltre, conseguentemente alla citata riorganizzazione, dal 1° giugno 2007, la Tesoreria di Gruppo è stata trasferita da Atlantia ad Autostrade per l'Italia e sono stati attivati dei conti correnti di corrispondenza con le società del Gruppo regolati a condizioni in linea con quelle di mercato.

190

La Società intrattiene con Atlantia un conto corrente di corrispondenza con un saldo debitorio al 31 dicembre 2007 pari a 201,3 milioni di euro.

Si evidenzia infine che la Società, unitamente ad altre società del Gruppo Atlantia, partecipa al Consolidato Fiscale Nazionale promosso dalla controllante, indiretta, Schemaventotto i cui rapporti sono regolati in base alle condizioni definite da apposito contratto di regolamento tra le società aderenti al consolidato fiscale.

Pertanto, nella Stato Patrimoniale al 31 dicembre 2007 sono esposte passività per imposte correnti verso Schemaventotto relative all'anno 2006 per 30,7 milioni di euro e attività per imposte correnti relative all'anno 2007 per 10,3 milioni di euro.

Rapporti con le società controllate

Come sopra evidenziato, in seguito alla ridefinizione del ruolo di Atlantia all'interno del Gruppo, la Società, a partire dal 1° giugno 2007, svolge attività di service amministrativo, finanziario e fiscale per le società controllate. Inoltre, sempre a partire da tale data, la struttura di Internal Auditing della Società svolge per le altre società del Gruppo il servizio di ispezione e monitoraggio, verifica e adeguamento del modello organizzativo di gestione e di controllo in riferimento a quanto previsto dal D. Lgs. n. 231/2001. Il rapporto è regolato da apposita convenzione il cui corrispettivo è stato determinato sulla base degli impegni richiesti alla struttura stessa.

Nell'esercizio 2007, così come negli anni precedenti, la Società ha intrattenuto diversi rapporti con le proprie controllate, prevalentemente di natura commerciale.

In particolare, con riferimento agli investimenti nell'infrastruttura autostradale ed alla relativa manutenzione sono stati acquisiti da SPEA servizi di progettazione, direzione lavori e controllo e monitoraggio delle opere d'arte e da Pavimental servizi relativi alla realizzazione delle opere d'arte a questa commissionate e attività di manutenzione e pavimentazione.

Sulla base di apposite convenzioni stipulate con le concessionarie autostradali controllate dalla Società, è continuata inoltre l'attività di service di rilevazione dei dati di traffico e di regolazione dei rapporti di interconnessione.

Tra le altre prestazioni di natura commerciale erogate o ricevute dalle controllate, si segnalano per rilevanza:

- a) l'affitto dei mezzi pubblicitari dislocati lungo la rete autostradale a AD Moving;
- b) le prestazioni da parte di EssediEsse di servizi amministrativi, di amministrazione del personale, di servizi generali e immobiliari, a seguito dell'affitto a questa del ramo d'azienda "Divisione Servizi", a partire da fine 2005;
- c) l'affitto dei siti attrezzati per ospitare gli impianti degli operatori telefonici a TowerCo;
- d) la locazione ad alcune controllate di porzioni degli immobili ad uso civile di proprietà della Società.

Con riferimento ai rapporti di natura finanziaria si ribadisce che, dal 1° giugno 2007, la Tesoreria di Gruppo è stata trasferita da Atlantia ad Autostrade per l'Italia e sono stati attivati dei conti correnti di corrispondenza con le società del Gruppo regolati a condizioni in linea con quelle di mercato.

Al 31 dicembre 2007 risulta inoltre acceso un finanziamento a medio-lungo termine concesso alla controllata Autostrade Meridionali è pari a 30,0 milioni di euro con scadenza 10 giugno 2009.

Rapporti con le altre parti correlate

La Società intrattiene rapporti con alcuni degli azionisti della controllante indiretta Schemaventotto.

In particolare, La Società ha stipulato alcune convenzioni assicurative in delega ad Assitalia S.p.A. ed Assicurazioni Generali (Gruppo Assicurazioni Generali) con quote variabili tra il 60% ed il 100%, relative alla copertura dei rischi connessi con l'attività della Società per responsabilità civile ed infortuni. I premi lordi di competenza del 2007 ammontano a circa 7,3 milioni di euro e sono migliori delle comparabili quotazioni reperibili sul mercato.

La Società intrattiene con il Gruppo UniCredit rapporti di conto corrente regolati ai correnti tassi di mercato, oltre a taluni contratti, non significativi, per servizi finanziari.

Inoltre, per effetto delle variazioni intercorse nei patti parasociali di Schemaventotto e nella struttura del suo azionariato, agli effetti dello IAS 24 è da considerare parte correlata anche il Gruppo Autogrill, indirettamente controllato da Ragione S.A.p.A.. Per quanto attiene ai rapporti intercorsi tra Autostrade per l'Italia e il Gruppo Autogrill, si segnala che quest'ultimo ha in essere alla data del 31 dicembre 2007 n. 134 affidamenti di servizi ristoro e market sulle aree di servizio site lungo la rete autostradale della Società, di cui 3 in ATI con altri operatori. Nell'esercizio 2007 i proventi della Società a fronte dei rapporti economici con il Gruppo Autogrill ammontano a circa 48 milioni di euro, dei quali circa 41,7 milioni di euro per royalties relative alla gestione delle aree di servizio. Tali proventi derivano da rapporti contrattuali stipulati nel corso di vari anni, di cui una parte consistente ad esito di procedure competitive, trasparenti e non discriminatorie.

Con riferimento al "key management", nel 2007 Autostrade per l'Italia ha corrisposto a titolo di emolumenti 1.000 migliaia di euro al Presidente (Prof. Gian Maria Gros-Pietro) e 634 migliaia di euro all'Amministratore Delegato (Ing. Giovanni Castellucci).

Nella seguente tabella sono riepilogati i valori economici e patrimoniali dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2007 delle transazioni con parti correlate.

Rapporti commerciali e di altra natura con parti correlate										
Denominazione	31/12/2007		2007			31/12/2006		2006		
	Crediti	Debiti	Preventivi	Oneri	Investimenti	Crediti	Debiti	Preventivi	Oneri	Investimenti
Imprese controllate										
- Schemaverfall:										
- commerciali										
- italiani	48	-		26	-	48	-		26	-
- stranieri	10.284	30.106	-	-	-	-	31.524	-	-	-
- Abboni	345	1.382	1.682	3.491	-	817	8.584	1.647	18.288	-
Totale imprese controllate	10.687	32.098	1.710	3.491	-	913	39.992	3.314	18.514	-
Imprese controllate										
- AD Moving	4.812	1.123	8.136	2.108	-	4.348	1.056	8.282	2.015	-
- Port Mobility	79	-	58	-	-	591	-	519	-	-
- Autostrade Torino - Savona	810	11.250	2.374	67	-	281	18.940	1.135	41	-
- Strada dei Parchi	938	28.708	3.638	83	-	255	20.195	3.638	80	-
- Pavimentati	1.771	188.322	3.058	180.190	287.852	1.418	134.334	2.849	158.768	312.444
- Rasconco Autostrade Valle d'Aosta	125	4.877	728	87	-	217	2.393	538	56	-
- Società Autostrade Marittime	257	10.774	2.878	117	-	578	9.210	2.703	75	-
- Società Autostrade Tarentine	188	4.600	323	313	-	286	4.830	304	820	-
- EstetEst società di servizi	2.728	200	4.803	28.720	-	2.478	97	4.823	25.856	-
- Onis	288	35.812	920	10.783	63.890	189	31.872	484	11.418	72.100
- Tangente di Napoli	1.387	8.485	3.403	76	-	573	8.084	2.483	54	-
- Società Italiana per Azioni per il Turismo del Monte Bianco	254	28	617	110	-	102	28	438	182	-
- Tarono clear	31	-	28	68	-	-	-	-	-	-
- Clivio clear	81	50	78	125	-	-	-	-	-	-
- Newpass	14	10	-	-	-	-	-	-	-	-
- Autostrade International US Holdings	421	-	421	-	-	-	-	-	-	-
Totale imprese controllate	15.206	289.288	36.738	288.387	348.842	11.182	221.544	27.918	187.843	384.824
Imprese collegate										
- NewCo Nuova Roma	1	-	1	-	-	-	-	-	-	-
- Società Infrastrutture Toscana	34	-	787	-	-	5	-	5	-	-
- Bologna & Fiera Parking	22	-	22	-	-	-	-	-	-	-
- Pedemontana Veneta	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-
Totale imprese collegate	67	-	810	-	-	6	-	5	-	-
Imprese consociate										
- Autostrade International of Virginia	-	56	34	-	-	-	-	-	-	-
- Autostrade Participations	-	-	-	-	-	1	-	-	19	-
- Inisbu	343	592	217	281	-	-	1.085	285	476	-
- Autostrade International	9	48	18	-	-	1	52	-	-	-
- Sisach	8	-	17	-	-	-	-	-	-	-
- ToverCo	2.451	-	2.451	51	-	1.582	1.220	2.882	18.874	-
- Europass	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Autogill	25.488	89	49.005	621	-	28.650	731	41.281	461	-
- United colors communication	-	47	-	452	-	-	-	-	-	-
- Benetton Group	-	2	-	8	-	-	-	-	-	-
- Finisca	-	35	-	109	-	-	-	-	-	-
Totale imprese consociate	28.278	839	60.742	1.628	-	41.814	3.688	43.824	15.603	-
Altre parti correlate										
- Autostrade Sud America	150	-	208	-	-	-	-	-	2.914	-
- Assicurazioni Generali	8	-	2.839	-	-	8	-	-	4.689	-
- Asitalia	25	-	4.681	-	-	28	-	-	-	-
- Gruppo Unicredit	-	440	2.281	-	-	-	-	-	-	-
- Dale	5	-	7	-	-	-	-	-	-	-
Totale Altre imprese correlate	190	440	207	8,936	-	33	-	4	7.816	-
TOTALE	64.378	322.556	84.289	292.871	348.842	52.075	294.798	72.923	226.658	284.624

(1) I preventivi includono i rimborsi esposti a riduzione dei costi operativi nel prospetto del piano economico riclassificato.

Rapporti finanziari con parti correlate								
Denominazione	31/12/2007		2007		31/12/2008		2008	
	Crediti	Debiti	Proventi finanziari (€)	Oneri finanziari	Crediti	Debiti	Proventi finanziari (€)	Oneri finanziari
Imprese controllate								
- Atlanta	47.230	8.007.163	33.120	447.180	178	7.748.135	23.337	431.895
Totale imprese controllate	47.230	8.007.163	33.120	447.180	178	7.748.135	23.337	431.895
Imprese controllate								
- AD Moving	1.587	-	218	-	-	-	270	-
- Port Mobility	1.817	-	25	419	-	-	-	-
- Autostrada Torino - Savona	37.254	-	8.869	14	-	-	8.438	-
- Strada dei Pirelli	-	1.211	-	92	-	-	-	-
- Pavimentati	89.033	-	1.722	-	-	-	-	-
- Riaccordo Autostradale Vale d'Aosta	-	35.206	-	1.151	-	-	-	-
- Società Autostrade Meridionali	63.058	-	4.106	12	30.000	-	3.248	-
- Società Autostrada Temevica	-	3.504	5.518	112	-	-	8.438	-
- Eas&Eas Società di Servizi	-	14.689	1.383	354	-	-	1.202	-
- Spa	-	678	11.801	245	-	-	8.101	-
- Tangenziale di Napoli	8.562	-	4.888	14	-	-	3.140	-
- Società Italiana per Azioni per il Traforo del Monte Bianco	-	14.400	50	229	-	-	55	-
- Tirreno clear	-	8	-	-	-	-	-	-
- Clivio clear	-	21	-	-	-	-	-	-
- Navigare	1.535	-	-	-	-	-	-	-
Totale imprese controllate	170.540	69.633	37.138	2.810	30.000	-	28.868	-
Imprese collegate								
- Società Infrastrutture Toscana	-	9.789	-	4	-	10.350	-	-
- Bologna & Fiera Parking	-	731	-	-	-	731	-	-
- Tangenziali esterne di Milano	-	-	-	-	-	920	-	-
Totale imprese collegate	0	10.520	0	4	-	11.401	-	-
Imprese consociate								
- InicBri	-	4.144	-	86	-	-	-	-
- Autostrade International	-	21.092	-	548	-	-	-	-
- Sitoch	-	5.294	-	131	-	-	-	-
- TowerCo	-	4.300	4	123	-	-	-	-
Totale imprese consociate	0	35.710	4	868	-	-	-	-
Altre parti correlate								
- Gruppo Unicredit	7.895	-	113	25	-	-	-	-
- Autovis Venete	-	-	258	-	-	-	390	-
- Autostrada del Brennero	-	-	1.101	-	-	-	847	-
Totale altre imprese correlate	7.895	0	1.472	25	-	-	1.147	-
TOTALE	225.785	8.128.063	74.739	480.727	30.178	7.759.636	59.372	461.895

(2) I proventi finanziari includono i dividendi prelevati dalle società partecipate.

9.5 EVENTI SIGNIFICATIVI IN AMBITO SOCIETARIO, REGOLATORIO E GIUDIZIARIO

Di seguito sono forniti aggiornamenti sugli eventi significativi in ambito societario, regolatorio e giudiziario, già oggetto di informativa nel bilancio dell'esercizio precedente.

A Evoluzione del quadro normativo

Il decreto legge n. 262 del 3 ottobre 2006, convertito dalla legge n. 286/2006, successivamente modificata dalla legge n. 296/2006, ha introdotto un nuovo regime per le concessioni autostradali, prevedendo in particolare la c.d. Convenzione Unica, che i concessionari sono obbligati a stipulare, entro un anno dal primo aggiornamento del piano finanziario ovvero alla prima revisione della concessione successiva all'entrata in vigore della nuova legislazione, pena l'estinzione del rapporto concessorio.

Le clausole della Convenzione Unica dovranno, tra l'altro, assicurare:

- "la determinazione del saggio di adeguamento annuo delle tariffe e il riallineamento in sede di revisione periodica delle stesse in ragione dell'evoluzione del traffico, della dinamica dei costi, nonché del tasso di efficienza e qualità conseguibili dai concessionari" (comma 83, lett. a);
- "la destinazione della extraprofitabilità generata in virtù dello svolgimento sui sedimi autostradali di attività commerciali" (comma 83, lett. b);
- "il riconoscimento degli adeguamenti tariffari dovuti per investimenti programmati del piano finanziario esclusivamente a fronte della effettiva realizzazione degli stessi investimenti, accertata dal concedente" (comma 83, lett. d);
- un regime sanzionatorio in caso di inadempimenti contrattuali (comma 83, lett. h).

La nuova legislazione prevede inoltre:

- la possibilità per l'ANAS S.p.A. di definire unilateralmente i livelli generali degli standard qualitativi, nonché altri più specifici relativi alle singole prestazioni dei servizi dei concessionari (comma 86, lett. b);
- l'obbligo dei concessionari autostradali di agire come Amministrazione Aggiudicatrice per gli affidamenti di lavori, nonché di servizi e forniture di valore superiore a 211.000 euro. In sostanza viene imposto l'obbligo a tutti i concessionari di adottare procedure ad evidenza pubblica per affidamenti aventi ad oggetto qualsiasi attività, anche di gestione corrente, in difformità alla disciplina di cui al D. Lgs. n. 163/2006. Con decreto legge n. 300/2006, convertito con modificazioni dalla legge n. 17/2007, è stata, peraltro, differita al 1° gennaio 2008 l'efficacia di tale disposizione "limitatamente ai lavori ed alle forniture per la manutenzione dell'infrastruttura";
- l'obbligo di utilizzo di Commissioni ministeriali per l'aggiudicazione dei contratti di cui al punto precedente (comma 85, lett. f);
- l'obbligo per le concessionarie di mantenere adeguati requisiti patrimoniali, fissati con decreto del Ministro dell'Economia e delle Finanze di concerto con il Ministro delle Infrastrutture (comma 85, lett. b).

La nuova normativa prevede, infine, sensibili modifiche nella procedura d'adeguamento tariffario. Infatti il comma 89, lettera a), elimina l'automatismo nel riconoscimento degli incrementi annuali, previsto nelle attuali convenzioni, subordinando l'applicazione degli incrementi stessi all'approvazione dei Ministeri competenti, su proposta dell'ANAS. Inoltre il comma 89, lettera b), determina una situazione di incertezza sul termine di decorrenza degli incrementi tariffari.

In relazione a tale nuova normativa il Commissario europeo al Mercato Interno della Commissione europea, Charlie McCreevy, ha avviato il 14 novembre 2006 una procedura di infrazione contro l'Italia per la violazione delle disposizioni del Trattato sulla libera circolazione dei capitali e la libertà di stabilimento. Infatti la Commissione ha inteso valutare se il nuovo sistema delle concessioni autostradali, andando ad incidere sui contratti vigenti, fosse idoneo a creare incertezza e, conseguentemente, a restringere abusivamente il mercato.

La procedura comunitaria prevede che, in caso di risposta insoddisfacente da parte delle Autorità nazionali, la Commissione possa assumere un'ulteriore iniziativa, mediante formulazione e invio di un "parere motivato", che precisa le eventuali contestazioni e richiede allo Stato di rimuovere le misure contestate. In caso di mancato adeguamento al parere motivato – e sempre che gli ulteriori chiarimenti eventualmente forniti dalle autorità nazionali non siano giudicati soddisfacenti – la Commissione può adire la Corte di Giustizia perché questa dichiari con sentenza il contestato inadempimento.

Il 26 gennaio 2007, peraltro, il CIPE ha adottato una nuova direttiva recante "Disposizioni in materia di regolazione economica del settore autostradale", pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale del 19 febbraio 2007. La direttiva ha introdotto criteri e parametri aggiuntivi, rispetto a quelli fissati dalla legge n. 286/2006, in materia di tariffe autostradali, introducendo un meccanismo di remunerazione tariffaria di tipo Regulatory Asset Base (RAB). Tale metodologia fissa un vincolo ai ricavi rideterminando le tariffe ogni cinque anni in base ad una formula secondo la quale i ricavi ammessi per ciascun periodo quinquennale sono sostanzialmente pari alla somma di:

- costi operativi sostenuti dalla società per lo svolgimento dell'attività caratteristica (oggetto di regolamentazione), al netto di un incremento di efficienza determinato dal regolatore;
- ammortamenti delle immobilizzazioni materiali ed immateriali riferibili ai beni strumentali allo svolgimento dell'attività caratteristica;
- remunerazione del capitale investito, pari al tasso di remunerazione del capitale ritenuto "adeguato" dal regolatore, moltiplicato per il capitale investito regolatorio (la RAB) all'inizio del periodo;

al netto dei ricavi derivanti dalle attività accessorie svolte sul sedime in concessione.

Successivamente, nell'ambito di ciascun periodo regolatorio quinquennale i ricavi, e conseguentemente le tariffe, sono adeguati annualmente in base a:

- il tasso di inflazione programmato;
- un ulteriore fattore che consenta la remunerazione dei nuovi investimenti effettuati nel corso dell'ultimo anno, calcolato in base al tasso di remunerazione ritenuto congruo dal regolatore.

Secondo tale schema, al termine di ciascun periodo regolatorio, le società devono aggiornare il loro piano economico-finanziario e, sulla base dello stesso, il regolatore aggiorna i parametri di riferimento della formula per il calcolo del vincolo sui ricavi.

Si precisa che il CIPE, al fine di recepire gli indirizzi comunitari, con successiva deliberazione del 15 giugno 2007 pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale del 25 agosto 2007, ha modificato la precedente direttiva n. 1/2007, precisando che la nuova regolazione del settore autostradale di cui alla riferita direttiva debba trovare applicazione esclusivamente per le nuove concessioni autostradali, nonché per le concessioni in essere: (i) qualora il concessionario richieda il riequilibrio del piano finanziario; (ii) fuori dal caso sub (i) limitatamente ai nuovi investimenti non ancora assenti in concessione alla data del 3 ottobre 2006, ovvero assenti a tale data ma non ancora inseriti nei piani finanziari.

B Schema di convenzione unica

B1 Firma schema di convenzione unica Autostrade per l'Italia - ANAS

In data 12 ottobre 2007 Autostrade per l'Italia S.p.A. e ANAS S.p.A. hanno firmato lo schema di convenzione unica, con il quale le parti hanno dato concordata attuazione alle disposizioni di cui alla legge n. 286/2006.

In sintesi, lo schema di convenzione unica di Autostrade per l'Italia S.p.A. prevede:

per quanto concerne gli incrementi tariffari

- il mantenimento di una formula di price-cap per la fissazione dell'adeguamento annuale minimo delle tariffe di pedaggio ancorato a una percentuale pari al 70% dell'inflazione effettiva registrata dall'Istat nei 12 mesi precedenti riferito al periodo 1 luglio - 30 giugno;
- l'applicazione della nuova formula con efficacia retroattiva dal 1° gennaio 2007 al netto degli incrementi già applicati a partire da tale data sulla base dell'attuale formula tariffaria;

per quanto riguarda gli investimenti

- la conferma degli impegni di investimento assunti con la Convenzione del 1997 e con il IV Atto Aggiuntivo del 2002;
- la definizione dell'oggetto di investimenti già assunti con la Convenzione del 1997 attraverso nuovi specifici interventi di potenziamento della rete, per un importo di circa 2 miliardi di euro;
- l'impegno a sviluppare la progettazione preliminare per il potenziamento di alcune tratte autostradali in concessione su oltre 300 km di rete, per un importo stimato in circa 5 miliardi di euro, che in caso di approvazione del progetto definitivo saranno oggetto di regolamentazione economica in base alla Direttiva CIPE 39/2007 (ritorno in linea con il costo medio ponderato delle fonti di finanziamento nominale prima delle imposte);
- l'impegno a completare il Piano Nazionale per il Risanamento Acustico per un importo di 700 milioni di euro in aggiunta a quanto già previsto dalla Convenzione del 1997;

- il riconoscimento degli incrementi tariffari addizionali, a fronte delle nuove opere aggiuntive rispetto agli impegni della Convenzione originaria del 1997, unicamente in base allo stato di avanzamento dei lavori.
- Nello schema di convenzione sottoscritto sono previsti altri impegni e garanzie, quali:
- un disciplinare di sanzioni e penali convenuto contrattualmente in caso di inosservanza agli obblighi di convenzione;
- la definizione delle fattispecie di inadempimenti contrattuali che possono comportare la decadenza, la revoca, il recesso o la risoluzione della concessione, con esplicito riconoscimento di un indennizzo determinato sulla base delle prassi di mercato;
- in caso di modifiche normative, regolamentari o fiscali con un impatto specifico sul settore, il differenziale sarà componente addizionale per la definizione della tariffa;
- l'introduzione di un vincolo di solidità finanziaria per la concessionaria che parametrerà il cash-flow gestionale con il costo per il servizio del debito (il cosiddetto DSCR). Il rapporto minimo da rispettare ad ogni esercizio sarà pari a 1,2;
- l'impegno a disporre di linee di credito o risorse liquide vincolate al finanziamento degli investimenti pari all'ammontare dei ritardi cumulati rispetto a quanto previsto in Convenzione;
- l'impegno ad accantonare, in caso di ritardo nell'esecuzione degli investimenti, i relativi benefici finanziari in apposite riserve del patrimonio netto;
- la definizione dell'ambito di applicazione e dei criteri per il rilascio dell'autorizzazione da parte del concedente a modifiche soggettive del concessionario e ad operazioni straordinarie sul capitale della concessionaria;
- il controllo della concessionaria ai sensi dell'art. 2359 c.c. deve sempre restare in capo a soggetto che abbia i seguenti requisiti:
 - patrimonio netto pari ad almeno 10 milioni di euro per ogni punto percentuale di partecipazione;
 - sede sociale in un Paese non incluso nella lista degli Stati con un regime fiscale agevolato;
 - impegno al mantenimento della sede sociale della concessionaria in Italia e ad assicurare i mezzi necessari a far fronte a tutti gli obblighi previsti dalla Convenzione;
 - organo amministrativo composto da amministratori e sindaci con requisiti di professionalità, indipendenza e onorabilità previsti per la quotazione sui mercati regolamentati del Paese in cui ha sede la società.

Nello schema di convenzione è altresì previsto che con l'efficacia della convenzione Autostrade per l'Italia S.p.A. e l'ANAS S.p.A. rinunceranno a tutti i giudizi pendenti o comunque connessi al rapporto concessorio.

Nelle more dell'approvazione, le parti si sono impegnate a sospendere le attività processuali relative ai giudizi in corso ed a richiedere al Giudice una sospensione dei termini per un periodo di sei mesi decorrenti dalla data di sottoscrizione dello schema di convenzione.

L'iter autorizzativo previsto dalla legge n. 286/2006 prevede l'approvazione del testo convenzionale da parte del CIPE (previo parere tecnico del NARS), il parere non vincolante delle Commissioni Parlamentari competenti per materia, la stipula della convenzione e la successiva emanazione del decreto interministeriale di approvazione da parte del Ministro delle Infrastrutture e del Ministro dell'Economia e, infine, la registrazione del decreto da parte della Corte dei Conti, dalla quale si determinerà il momento dell'efficacia.

Lo stesso 12 ottobre 2007 il Presidente del Consiglio dei Ministri, Romano Prodi, ha trasmesso al Commissario McCreevy lo schema di convenzione unica sottoscritta da ANAS S.p.A. ed Autostrade per l'Italia S.p.A., affermando che le previsioni in essa contenute garantiscono la certezza delle regole tariffarie. Nella medesima lettera il Governo Italiano ha assicurato l'impegno a dare una sollecita conclusione all'iter autorizzativo dello schema in argomento.

A seguito della trasmissione da parte del Ministro delle Infrastrutture al CIPE del predetto schema di convenzione con richiesta di iscrizione all'Ordine del Giorno per il relativo esame - ai sensi del comma 84, dell'art. 2 del D.L. n. 262/2006 - il NARS ha tuttavia emesso in data 26 novembre 2007 parere negativo sullo schema di convenzione. In estrema sintesi, il NARS, pur riconoscendo la "molteplicità e stratificazione delle normative di riferimento nel settore autostradale", ha espresso parere negativo sullo schema di convenzione, essenzialmente per la motivazione che la formula di adeguamento annuale delle tariffe ivi prevista (70% dell'inflazione reale per tutta la durata della convenzione) non sarebbe conforme ai principi del price cap di cui alla delibera CIPE n. 319 del 20 dicembre 1996.

Il Ministro delle Infrastrutture, nel corso della riunione del pre CIPE del 27 novembre 2007, ha ritirato dall'Ordine del Giorno della riunione del CIPE del successivo giorno 30 l'approvazione dello schema di convenzione unica ANAS - Autostrade per l'Italia.

In realtà, come precisato dalla stessa Autostrade per l'Italia, con lettera del 15 gennaio 2008, con la quale quest'ultima ha formalizzato ad ANAS i propri commenti e valutazioni in merito alle considerazioni del NARS, ANAS ed Autostrade per l'Italia non hanno potuto impostare una convenzione unica sulla base della delibera CIPE n. 319/96, i principi di cui alla predetta Delibera 319/96 sono infatti ormai largamente superati per effetto dei successivi atti e/o provvedimenti normativi - regolamentari, nonché pattuizioni che sono nel frattempo intervenuti: (i) riconoscimento in sede di convenzione Autostrade - ANAS del 4 agosto 1997 del diritto al differenziale tra inflazione reale e quella programmata, affermato anche dal Consiglio di Stato con parere del 2002; (ii) introduzione di uno specifico incremento tariffario per la remunerazione dei nuovi investimenti oggetto del IV atto aggiuntivo del 2002; (iii) le nuove disposizioni previste dal D.L. n. 282/2006 e s.m. nonché dalla direttiva CIPE n. 39/2007.

In considerazione di quanto sopra, lo schema di convenzione negoziato e sottoscritto tra ANAS ed Autostrade per l'Italia, con la supervisione del Ministero Infrastrutture, ha per alcuni elementi carattere ricognitivo, pattizio per altri e innovativo per altri ancora; esso, per gli aspetti tariffari, si è basato:

- per i futuri investimenti, integralmente sulla delibera CIPE n. 39/2007;
- per gli investimenti del IV Atto Aggiuntivo sui meccanismi già previsti ed applicati con lo stesso atto;
- per il livello tariffario di base ed il piano investimenti originario della Convenzione del 1997 sui principi generali stabiliti dalle delibera CIPE n. 85/1996 (in materia di linee guida per la regolazione dei servizi di pubblica utilità) e, per quanto opportuno e possibile, alla luce delle alterazioni già introdotte, dalla delibera CIPE n. 319/1996.

Nel frattempo, in data 28 novembre 2007, risulta che la Commissione Europea - DG Mercato Interno - abbia comunicato al Governo Italiano la propria soddisfazione per la sottoscrizione dello schema di convenzione unica tra ANAS ed Autostrade per l'Italia, auspicando al contempo una riforma del testo della legge n. 286/2006, al fine di eliminare la possibilità di una successiva modifica unilaterale dei contratti stipulati, in occasione dei successivi aggiornamenti dei piani finanziari. Risulta poi che il Commissario McCreedy abbia anche ribadito in una lettera allo Stato Italiano inviata il 19 dicembre 2007 le proprie indicazioni: da una parte, la modifica alla legge n. 286/2006 e dall'altra, l'entrata in vigore degli schemi di convenzioni già sottoscritte. Nella medesima lettera il Commissario conclude che solo a seguito di tali adempimenti, proporrà l'archiviazione della procedura di infrazione. Autostrade per l'Italia intende porre in essere ogni azione mirata al ripristino della certezza delle regole e del rispetto dei contratti.

B2 Schemi di convenzione unica società controllate - ANAS

Nel corso del 2007 ANAS ha inviato alle Società controllate (fatta eccezione per la Società Traforo del Monte Bianco) uno schema di convenzione unica al fine di avviare il procedimento previsto dal D.L. n. 282/2006 e s.m.

Le suddette Società hanno contestato (alcune presentando anche ricorso al Tar Lazio) la lettera di trasmissione di detti schemi di convenzione, non essendosi verificati i presupposti previsti dalla legge per l'avvio del procedimento di definizione della convenzione unica. Nel contempo, tutte le suddette società controllate hanno manifestato, per lettera e nel corso di incontri presso il concedente, la disponibilità a valutare congiuntamente l'interesse a predisporre un testo di convenzione unica condiviso tra le parti.

C Progetto di fusione per incorporazione di Autostrade S.p.A. in Abertis Infraestructuras S.A.

Il Consiglio di Amministrazione di Autostrade S.p.A. del 23 aprile 2006 aveva approvato un accordo, sottoscritto in pari data, con il quale Autostrade S.p.A. e Abertis Infraestructuras S.A. disciplinavano la struttura e i principali termini e condizioni del progetto di fusione per incorporazione di Autostrade in

Abertis, successivamente approvato dall'Assemblea straordinaria di Autostrade, in data 30 giugno 2006.

A seguito di specifica richiesta del Ministro delle Infrastrutture, il Consiglio di Stato con parere n. 2719/2006 del 21 giugno 2006 ha ritenuto che l'operazione di fusione presupponesse il rilascio di una autorizzazione da parte di ANAS e di una approvazione da parte dei Ministri delle Infrastrutture e dell'Economia e delle Finanze. In data 5 agosto 2006 ANAS comunicava, sulla base delle determinazioni assunte dai Ministri delle Infrastrutture e dell'Economia e delle Finanze, che l'autorizzazione alla fusione non poteva essere rilasciata. Più in particolare l'ANAS ha precisato che i due Ministri hanno valutato che l'operazione di fusione non fosse compatibile e coerente con le finalità del rapporto di concessione, né con le clausole poste nel processo di privatizzazione, né con gli impegni assunti con la convenzione del 1997 e successivi atti aggiuntivi.

Successivamente, in data 22 settembre 2006, la Commissione Europea (Direzione Generale Concorrenza) approvava la fusione senza condizioni e in data 18 ottobre 2006 la stessa Commissione Europea perveniva alla conclusione preliminare che le misure adottate dal Governo italiano con il diniego alla fusione di Autostrade con Abertis Infraestructuras S.A. non costituivano misure appropriate e compatibili con i principi generali e le altre disposizioni di diritto comunitario.

In data 13 dicembre 2006, i consigli di amministrazione di Abertis ed Autostrade, tenuto conto dell'assenza di una delle autorizzazioni alla quale era subordinata l'attuazione della fusione, nonché del mutamento dell'assetto normativo esistente alla data nella quale il progetto di fusione era stato approvato dalle assemblee delle due società, pervenivano alla comune constatazione della impossibilità di dare attuazione alla fusione.

A seguito dell'acquisizione di elementi informativi forniti dallo Stato Italiano e da Autostrade - Abertis, la Commissione (Direzione Generale Concorrenza) in data 31 gennaio 2007 ha inviato all'Italia una nuova valutazione preliminare sulle misure che hanno bloccato la concentrazione Abertis-Autostrade (doc. IP/07/117).

La Commissione Europea "è giunta alla conclusione preliminare che l'Italia ha violato l'articolo 21 del regolamento UE sulle concentrazioni a causa della mancata autorizzazione". In particolare, la Commissione ha affermato di nutrire "seri dubbi sulla compatibilità con l'articolo 21 del comportamento delle autorità italiane, che non hanno fissato in anticipo ed in un modo sufficientemente chiaro i presunti criteri di interesse pubblico per l'applicazione della procedura di autorizzazione e non hanno adottato una decisione di autorizzazione".

La Commissione "non contesta il fatto che le autorità nazionali possano verificare che il titolare di una concessione rimanga redditizio sotto il profilo finanziario e in grado di adempiere ai propri obblighi di investimento dopo una concentrazione". "Il processo di autorizzazione nazionale", sempre secondo la Commissione UE, "dovrebbe tuttavia riferirsi ai cambiamenti determinati dalla concentrazione stessa e non dovrebbe essere utilizzato per ottenere concessioni relative a problemi di regolamentazione precedenti, né per risolvere eventuali problemi futuri derivanti dalle disposizioni di una concessione esistente. Ad esempio la Commissione ritiene, in via preliminare, che un dividendo straordinario di Autostrade di 2 miliardi di euro, previsto come condizione della concentrazione, non comprometta la redditività finanziaria della concessione e degli investimenti correlati, perché Abertis apporta altri attivi ed altro cash flow al soggetto derivante dalla concentrazione e dunque le prospettive finanziarie di tale soggetto sarebbero almeno altrettanto favorevoli di quelle a medio termine di Autostrade in mancanza di concentrazione".

In risposta a tali osservazioni, in data 18 luglio 2007, la Commissione Europea - Direzione Generale Concorrenza ha reso noto a mezzo comunicato stampa che il Ministero delle Infrastrutture ha predisposto una bozza di direttiva per meglio disciplinare il tema delle autorizzazioni nel caso di mutamento soggettivo del concessionario autostradale, relativamente ad operazioni di rilevanza comunitaria.

Nel comunicato viene precisato che "una volta che la Direttiva proposta e le norme di applicazione saranno state pubblicate e saranno entrate in vigore e che la Commissione avrà constatato che esistono le condizioni favorevoli per potenziali future concentrazioni nel settore, la Commissione potrà chiudere il procedimento esistente ai sensi dell'art. 21 del Regolamento sulle concentrazioni, avviato nel contesto della proposta fusione tra Abertis e Autostrade".

In data 26 settembre 2007 è stata pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale la Direttiva 30 luglio 2007 del Ministro delle Infrastrutture di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze recante "Criteri di autorizzazione alle modificazioni del concessionario autostradale derivanti da concentrazione comunitaria".

Da ultimo, in data 3 marzo 2008 è stato pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale il Decreto 29 febbraio 2008 del Ministro delle Infrastrutture di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze recante "Adempimenti conseguenti alla direttiva interministeriale 30 luglio 2007 in materia di criteri di

autorizzazione alle modificazioni del concessionario autostradale derivanti da concentrazione comunitaria".

Sono in corso le valutazioni di Atlantia e di Autostrade per l'Italia in merito. Le società si riservano ogni eventuale azione a tutela dei propri interessi.

Sotto il profilo processuale, si ricorda che in relazione al provvedimento dell'ANAS del 5 agosto 2006 con il quale era stata negata l'autorizzazione all'operazione di fusione, Autostrade e Autostrade per l'Italia avevano intanto presentato ricorso al TAR del Lazio in data 18 ottobre 2006.

In data 25 gennaio 2007 è stata depositata dal TAR del Lazio la sentenza di merito. La sentenza, in estrema sintesi, ha riconosciuto in capo ad ANAS il potere di autorizzare il progetto di fusione. In particolare il TAR, pur riconoscendo *"che qualche incertezza ermeneutica possa effettivamente prospettarsi nel fondare il potere autorizzatorio"* sulla previsione delle norme invocate dal Consiglio di Stato nel parere del 21 giugno 2006, ha ritenuto tuttavia che tale diritto trova il suo fondamento dalla natura del rapporto concessorio.

In data 25 maggio 2007 Atlantia ed Autostrade per l'Italia hanno notificato ad ANAS, al Ministero delle Infrastrutture ed al Ministero dell'Economia e delle Finanze ricorso in appello al Consiglio di Stato per l'annullamento della suddetta sentenza del TAR del 25 gennaio 2007.

In conformità a quanto previsto nello schema di convenzione unica sottoscritta tra Autostrade per l'Italia ed ANAS in data 12 ottobre 2007, le parti hanno differito i termini processuali di tale contenzioso.

D Contenziosi con ANAS

D1 Atto di citazione ANAS notificato ad Autostrade e ad Autostrade per l'Italia

Con riferimento all'atto di citazione avanti il Tribunale civile di Roma, notificato dall'ANAS ad Autostrade ed Autostrade per l'Italia in data 9 dicembre 2006 per l'accertamento dell'inadempimento di Autostrade e di Autostrade per l'Italia all'obbligo di tempestiva realizzazione degli interventi secondo le previsioni di piano finanziario, in data 27 marzo 2007 Autostrade e Autostrade per l'Italia hanno depositato le relative comparse di risposta. Le difese si basano, sotto un profilo procedurale, sulla nullità dell'atto di citazione per indeterminatezza della domanda. Sempre sotto il profilo procedurale, Autostrade contesta anche la legittimazione passiva della società, in quanto tutte le obbligazioni con ANAS sono state assunte esclusivamente da Autostrade per l'Italia senza alcuna garanzia da parte di Autostrade.

Sotto un profilo di merito, le difese sia di Autostrade per l'Italia che della stessa Autostrade si basano, in sintesi, sulle seguenti motivazioni:

- Autostrade per l'Italia ha assunto l'obbligo, in base alla Convenzione stipulata con ANAS, di realizzare gli interventi individuati nella Convenzione stessa, ma non ha assunto nessuna obbligazione circa i tempi e i costi degli interventi medesimi. La tempistica indicata nel piano finanziario allegato alla convenzione non è pertanto vincolante, ma ha carattere esclusivamente previsionale. Sul punto la società è confortata dai pareri legali già a suo tempo resi da professionisti di chiara fama (Prof.ri Giuseppe Guarino e Sabino Cassese). D'altra parte è sufficiente considerare a tal riguardo che la tempistica di realizzazione degli interventi è strettamente legata alla definizione degli iter approvativi che risultano lunghi e complessi, con interventi di molteplici soggetti ed enti il cui operato esula dalla sfera di intervento del Concessionario;
- In ogni caso i ritardi che si sono registrati non sono imputabili ad Autostrade per l'Italia che, anzi, ha fatto ogni sforzo per rimuovere gli ostacoli – prevalentemente nella fase autorizzativa dei singoli interventi - che si sono frapposti alla realizzazione delle opere;
- la non imputabilità dei ritardi ad Autostrade per l'Italia è già stata riconosciuta in più occasioni dalla stessa ANAS;
- quanto al diritto di percepire gli incrementi tariffari 2007 in relazione alla ritardata esecuzione degli investimenti, oltre alla non imputabilità dei ritardi nella realizzazione degli stessi, non sussiste alcuna correlazione tra stato di avanzamento degli interventi ed incremento tariffario ordinario. Tra l'altro si evidenzia che i ritardi, anziché determinare un beneficio per Autostrade per l'Italia, hanno determinato per quest'ultima un significativo danno economico, tenuto conto degli aggravati di costo che i ritardi medesimi hanno comportato;
- i ritardi nell'esecuzione degli interventi non costituiscono causa di forza maggiore che, in base alla convenzione, legittima l'ANAS a richiedere la revisione del piano finanziario;

200

- le richieste di vincolare e/o accantonare risorse finanziarie a fronte degli investimenti previsti e non realizzati, così come i conseguenti benefici finanziari non sono correlate ad alcun obbligo in tal senso, restando in ogni caso la concessionaria obbligata alla realizzazione delle opere. Esecuzione che a causa dei ritardi, fra l'altro non imputabili alla concessionaria come riconosciuto dall'ANAS, implica un aggravio di costo totalmente a carico della concessionaria stessa per gli investimenti relativi alla Convenzione del 1997.

All'udienza del 18 aprile 2007 di prima comparizione delle parti - a fronte delle eccezioni di Autostrade e di Autostrade per l'Italia, contenute nelle comparse di risposta, con particolare riferimento alla nullità dell'atto di citazione per assoluta indeterminazione della domanda - i legali di ANAS S.p.A., pur ritenendo che l'atto di citazione contenga tutti gli elementi necessari, hanno chiesto termine al Giudice per l'integrazione della domanda.

Il Giudice ha accolto la richiesta, concedendo termini all'ANAS sino al 10 luglio 2007 per l'integrazione della domanda fissando l'udienza per il 28 novembre 2007 per l'ulteriore trattazione della causa.

In data 10 luglio 2007 ANAS ha depositato la comparsa integrativa con la quale, da una parte, ha prodotto delle tabelle riportanti, per ciascun intervento, l'effettivo stato degli investimenti rispetto alle previsioni contenute nel piano finanziario, dall'altra ha esteso l'accertamento ad asserite inadempienze al 31 dicembre 2006.

In conformità a quanto previsto nello schema di convenzione unica sottoscritta tra Autostrade per l'Italia ed ANAS in data 12 ottobre 2007, le parti hanno differito i termini processuali di tale contenzioso.

Sulla base delle considerazioni riportate, riscontrabili anche nei pareri legali di autorevoli esperti in materia, non si è ritenuto necessario effettuare alcuna appostazione nei bilanci delle società. Questo anche alla luce di quanto previsto dai Principi Contabili Internazionali IAS 37 - "Provisions, Contingent Liabilities and Contingent Assets" e IAS 16 "Property, Plant and Equipment", quest'ultimo con riguardo alla misurazione e rilevazione delle attività.

D2 Incrementi tariffari 2007

In data 16 dicembre 2006 l'ANAS ha inviato una lettera a tutte le concessionarie con la quale ha comunicato che il Ministro delle Infrastrutture aveva richiesto un parere al NARS, in ordine agli adeguamenti tariffari 2007.

Con successiva lettera del 27 dicembre 2006 ANAS, nel richiamare la nuova normativa di cui alla legge n. 286/2006, ha comunicato a tutte le concessionarie che tutte le variazioni tariffarie sono soggette a provvedimento di approvazione o di diniego assunto dal Ministro delle Infrastrutture e dell'Economia e delle Finanze. L'ANAS ha concluso comunicando che "codesta Società a decorrere dal 1° gennaio 2007 non potrà, quindi, procedere ad alcun aggiornamento tariffario comunicato".

Conseguentemente, a decorrere dal 1° gennaio 2007, non è stato applicato da parte di tutte le concessionarie alcun incremento tariffario.

Relativamente ai provvedimenti ANAS del 16 e 27 dicembre 2006 di sospensione degli incrementi tariffari, Autostrade per l'Italia e le altre società concessionarie controllate - ad eccezione della Società Italiana per il Traforo del Monte Bianco non interessata dai provvedimenti di sospensione di cui sopra, avendo un diverso sistema di adeguamento tariffario - hanno notificato in data 14-15 febbraio 2007 ad ANAS, al Ministero delle Infrastrutture ed al Ministero dell'Economia e delle Finanze ricorso al TAR del Lazio per l'annullamento dei provvedimenti stessi richiedendo il risarcimento dei danni subiti.

Le motivazioni dei ricorsi sono, in sintesi, le seguenti:

- alla data del 16 dicembre 2006 (prima lettera dell'ANAS) il procedimento di determinazione delle tariffe con decorrenza 1 gennaio 2007 di Autostrade per l'Italia (come anche di tutte le altre società autostradali) si era già concluso. Autostrade per l'Italia aveva, infatti, presentato la richiesta per l'incremento tariffario ordinario in data 19 settembre 2006 e la richiesta per l'incremento tariffario connessa ai nuovi interventi oggetto della IV convenzione aggiuntiva in data 13 novembre 2006. In base alla vigente convenzione, con riferimento agli adeguamenti tariffari annuali, ordinario e correlato alla X investimenti, ANAS ha, rispettivamente, 45 giorni e 15 giorni dalla data della relativa richiesta, per fare eventuali osservazioni. Decorso tale termine viene a formarsi il silenzio assenso ed ANAS, come si deduce dalla tempistica richiamata, non ha inviato alcun commento nei termini previsti;

- la nuova normativa (art. 2, commi 82 ed 89 del D. L. n. 262/2006 e s.m.) richiamata nel provvedimento ANAS del 27 dicembre 2006 è entrata in vigore in data 3 ottobre 2006 e non può avere efficacia retroattiva. Il nuovo procedimento individuato nella predetta normativa – laddove ritenuto applicabile anche ai contratti in essere - che si avvia con la richiesta del concessionario entro il 30 settembre di ogni anno, dovrebbe quindi trovare applicazione a partire dal 30 settembre successivo alla predetta data di entrata in vigore della norma e quindi dal 30 settembre 2007 per gli adeguamenti tariffari 2008;
- i provvedimenti ANAS di sospensione delle tariffe sono stati adottati in violazione del principio di partecipazione al procedimento (legge n. 241/1990);
- la nuova normativa invocata è in contrasto con la Costituzione e con la normativa comunitaria.

In data 10 marzo 2007 ANAS ha comunicato a ciascuna concessionaria l'incremento tariffario da applicare, così come determinato con decreto del Ministro delle Infrastrutture di concerto con il Ministro dell'Economia. ANAS, sulla base di una propria stima del presunto ritardo nell'esecuzione degli investimenti rispetto alla tempistica indicata nel piano finanziario allegato alla convenzione, ha identificato il supposto beneficio finanziario conseguito dal singolo concessionario, senza peraltro indicarne in alcun modo il relativo criterio di calcolo e la conseguente quantificazione - comunicando alle singole concessionarie la percentuale di riduzione degli incrementi tariffari rispetto a quelli richiesti per l'anno 2007.

Nella tabella che segue sono riportate le variazioni tariffarie riconosciute ad Autostrade per l'Italia ed alle altre Società dalla stessa controllate.

Variazioni tariffarie con decorrenza 15.03.2007 (valori in %)

Autostrade per l'Italia	0,67%
Raccordo Autostradale Valle D'Aosta	0,94%
Autostrada Torino-Savona	0,00%
Società Autostrada Tirrenica	1,45%
Strada dei Parchi	0,00%
Tangenziale di Napoli	3,38%
Autostrade Meridionali	0,00%

In data 15 marzo 2007 Autostrade per l'Italia e le società concessionarie controllate hanno proceduto ad applicare gli incrementi tariffari approvati.

Successivamente all'acquisizione dei documenti relativi al procedimento di incremento tariffario 2007 – a seguito di formale istanza di accesso - Autostrade per l'Italia e le altre concessionarie controllate (ad eccezione di RAV e di Tangenziale di Napoli, per le quali è stato riconosciuto integralmente l'incremento richiesto, e della Società Traforo del Monte Bianco, non interessata dai provvedimenti ANAS di cui sopra in funzione del diverso regime convenzionale) hanno promosso, in data 3-4 maggio 2007, ricorso al TAR Lazio avverso i provvedimenti di ANAS e del Ministero delle Infrastrutture e del Ministero dell'Economia e delle Finanze, anche per il risarcimento dei danni. Analogo ricorso è stato promosso dalle altre concessionarie del comparto.

In conformità a quanto previsto nello schema di convenzione unica sottoscritta tra Autostrade per l'Italia ed ANAS in data 12 ottobre 2007, queste ultime società hanno differito i termini processuali di tale contenzioso.

Anche le altre Società controllate da Autostrade per l'Italia, come peraltro le altre concessionarie del comparto autostradale, hanno concordato di differire la data di discussione dei ricorsi, al fine di una trattazione comune dei ricorsi stessi.

D3 Richieste ANAS in merito ad accantonamenti in bilancio

202

Con lettera del 16 marzo 2007 ANAS, analogamente a quanto fatto nell'esercizio precedente, ha chiesto a tutte le concessionarie autostradali di prevedere, nella predisposizione del bilancio 2006, "un apposito accantonamento di importo corrispondente ai benefici finanziari maturati per effetto dei ritardi nell'esecuzione degli investimenti programmati".

Autostrade per l'Italia e le società concessionarie dalla stessa controllate interessate dal provvedimento hanno depositato in data 24 aprile 2007 ricorso per l'annullamento della predetta lettera di ANAS, nonché, quale atto presupposto, per l'annullamento della direttiva CIPE n. 1/2007.

I ricorsi si basano sulle seguenti motivazioni: i) nessun obbligo convenzionale è previsto a carico del concessionario; ii) la richiesta è contraria al codice civile ed alle disposizioni sui principi contabili.

Per quanto riguarda in particolare Autostrade per l'Italia, si è evidenziato in ogni caso che il bilancio della stessa al 31 dicembre 2006 presentava nel patrimonio netto riserve e utili portati a nuovo per 1.086 milioni di euro, valore di gran lunga superiore ai benefici finanziari stimati al 31 dicembre 2005 e agli ulteriori ipotizzati benefici finanziari determinabili per l'esercizio 2006.

Il 4 maggio 2007, con approvazione da parte dell'Assemblea di Autostrade per l'Italia del bilancio 2006 e della destinazione dell'utile d'esercizio, sono stati destinati 336 milioni di euro ad incremento delle riserve di Patrimonio Netto, che ammontano quindi a 1.422 milioni di euro.

In conformità a quanto previsto nello schema di convenzione unica sottoscritta tra Autostrade per l'Italia ed ANAS in data 12 ottobre 2007, queste ultime società hanno differito i termini processuali di tale contenzioso. Anche le altre Società controllate da Autostrade per l'Italia, come peraltro le altre concessionarie del comparto autostradale, hanno concordato di differire la data di discussione dei ricorsi, al fine di una trattazione comune dei ricorsi stessi.

Con lettere del 14 febbraio 2008 ANAS, analogamente a quanto fatto in precedenza, ha chiesto alle Società concessionarie controllate Torino Savona, Autostrade Meridionali, Tangenziale di Napoli, Strada dei Parchi, SAT di prevedere, nella predisposizione del bilancio 2007, "un apposito accantonamento di importo corrispondente ai benefici finanziari maturati per effetto dei ritardi nell'esecuzione degli investimenti programmati".

Le società concessionarie dalla stessa controllate interessate dal provvedimento valuteranno, in funzione degli esiti delle trattative in materia di convenzione unica, se dare attuazione in via volontaria ai suddetti provvedimenti nel corso del 2008, ovvero impugnare in via cautelativa gli stessi dinanzi al Tar del Lazio come effettuato negli anni precedenti.

Si ricorda che è ancora pendente analogo giudizio promosso da Autostrade per l'Italia e dalle altre concessionarie controllate (ad eccezione della società Traforo del Monte Bianco e della RAV) avanti il TAR del Lazio per l'annullamento della lettera ANAS del 19 luglio 2006, con la quale la stessa ha richiesto di accantonare in bilancio i benefici derivanti dal ritardo nell'esecuzione degli investimenti.

D4 Lettere di contestazione ANAS di inadempimento agli obblighi convenzionali

Con lettera del 28 giugno 2007 ANAS ha contestato ad Autostrade per l'Italia che, nonostante il ritardo nell'attuazione degli investimenti rispetto alle previsioni inserite nel piano finanziario, non ha accantonato nel bilancio relativo all'esercizio 2006 l'importo corrispondente ai conseguenti benefici finanziari maturati, come invece richiesto dalla stessa ANAS con lettera del 16 marzo 2006.

Nella medesima lettera ANAS ha precisato di aver inviato tale contestazione anche ai sensi dell'art. 11, comma 5 della convenzione che, in sintesi, costituisce il presupposto, sotto il profilo procedurale, per poter poi disporre un'eventuale sospensione dell'incremento tariffario per l'anno successivo.

Autostrade per l'Italia, con lettera del 18 luglio 2007, ha contestato la fondatezza della richiesta di accantonamento dei benefici finanziari derivanti da ritardi nell'esecuzione degli interventi previsti in convenzione, richiamando tutte le motivazioni già rappresentate nell'ambito del contenzioso pendente sulla materia, sia avanti il Tribunale Civile di Roma, che davanti il TAR del Lazio, riservandosi ogni azione.

ANAS, con lettera del 9 agosto 2007, ha precisato ad Autostrade per l'Italia che i ritardi rispetto alle previsioni del piano finanziario sono stati rilevati dalle relazioni presentate dalla stessa Autostrade per l'Italia S.p.A. e pertanto, trattandosi di circostanze provate da atti di diretta provenienza di quest'ultima, "non pare potersi dubitare della piena conoscenza delle contestazioni mosse a codesta medesima Società".

Conseguentemente ANAS, con la riferita lettera, ha confermato la piena validità delle contestazioni formulate con la precedente nota del 28 giugno 2007. Autostrade per l'Italia ha notificato in data 10

ottobre 2007 ricorso avanti il TAR del Lazio per l'annullamento del provvedimento ANAS del 28 giugno 2007.

Analoghe contestazioni per non aver accantonato nel bilancio 2006 i benefici derivanti dai ritardi nell'esecuzione degli interventi è pervenuta alla fine del mese di giugno 2007 anche alle Società Strada dei Parchi S.p.A. ed Autostrade Meridionali S.p.A.

Anche le predette società hanno promosso impugnativa nel corso del mese di ottobre 2007 contro le lettere di contestazione ANAS di cui sopra.

Autostrade per l'Italia ha provveduto - anticipando su base volontaria gli effetti delle clausole dello schema di convenzione sottoscritto il 12 ottobre 2007 con ANAS - in data 30 novembre 2007 a destinare e vincolare, nell'ambito della voce di bilancio di "patrimonio netto, riserve ed utili indivisi" una parte di riserva straordinaria disponibile in misura pari a 197 milioni di euro, con la denominazione di "riserva straordinaria vincolata per ritardati investimenti". Autostrade per l'Italia ne ha dato quindi opportuna comunicazione all'ANAS il 7 dicembre 2007 (Cfr. paragrafo "Incrementi tariffari 2008").

L'ANAS ha inviato inoltre, sempre nel mese di giugno 2007, alle Società Tangenziale di Napoli S.p.A., Società Autostrada Tirrenica S.p.A., Strada dei Parchi S.p.A. e Autostrade Meridionali S.p.A. una lettera di contestazione per aver effettuato minori manutenzioni rispetto alle previsioni contenute nel piano finanziario.

Le suddette Società hanno contestato ad ANAS la fondatezza degli addebiti di cui sopra ed hanno promosso ricorso al TAR del Lazio per l'annullamento dei relativi provvedimenti.

In conformità a quanto previsto nello schema di convenzione unica sottoscritta tra Autostrade per l'Italia ed ANAS in data 12 ottobre 2007, queste ultime società hanno differito i termini processuali di tale contenzioso.

Anche le suddette Società controllate da Autostrade per l'Italia S.p.A., come peraltro le altre concessionarie del comparto autostradale, hanno concordato di differire la data di discussione dei ricorsi, al fine di una trattazione comune dei ricorsi stessi.

D5 Incrementi tariffari 2008

Con lettera del 28 dicembre 2007 ANAS ha trasmesso ad Autostrade per l'Italia il decreto, di pari data, del Ministro delle Infrastrutture di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze con il quale è stato approvato l'adeguamento tariffario per il 2008 nella misura pari al 3,61%, in conformità a quanto richiesto da Autostrade per l'Italia, fermo restando la sospensione dell'incremento tariffario relativo al 2007, oggetto di ricorso pendente al TAR del Lazio.

L'adeguamento è stato autorizzato a condizione che Autostrade per l'Italia provveda ad accantonare i benefici finanziari derivanti dal ritardo nell'esecuzione degli investimenti negli anni pregressi sino al 31 dicembre 2006.

Autostrade per l'Italia S.p.A. aveva già provveduto - anticipando su base volontaria gli effetti delle clausole dello schema di convenzione sottoscritto il 12 ottobre 2007 con ANAS S.p.A. - in data 30 novembre 2007 a destinare e vincolare, nell'ambito della voce di bilancio di "patrimonio netto, riserve ed utili indivisi", una parte di riserva straordinaria disponibile in misura pari a 197 milioni di euro, con la denominazione di "riserva straordinaria vincolata per ritardati investimenti". Tale riserva è stata determinata con riferimento alla stima dell'avanzamento dei lavori al 31 dicembre 2007.

Autostrade per l'Italia ha inviato quindi, in data 10 gennaio 2008, opportuna comunicazione ai suddetti Ministeri, nonché all'ANAS, alla quale peraltro era stata già data comunicazione il 7 dicembre 2007.

Nella tabella che segue sono riportate le variazioni tariffarie autorizzate per le concessionarie autostradali controllate da Autostrade per l'Italia.

Variazioni tariffarie con decorrenza 1.1.2008 (valori in %)

Contraente (Società Autostradale)	Variazione (%)
Raccordo Autostradale Valle D'Aosta	0,58%
Autostrada Torino-Savona	2,46%
Società Autostrada Tirrenica	0,00%
Strada dei Parchi	0,00%
Tangenziale di Napoli	0,00%
Autostrade Meridionali	0,00%

In particolare la società RAV S.p.A. e Autostrada Torino – Savona S.p.A. hanno ottenuto l'incremento tariffario richiesto per il 2008. Alla società Autostrada Torino – Savona S.p.A. è stato altresì riconosciuta la quota di incremento tariffario per il 2007, precedentemente sospeso. Le altre società – Società Autostrada Tirrenica S.p.A., Strada dei Parchi S.p.A., Tangenziale di Napoli S.p.A., e Autostrade Meridionali S.p.A., alle quali non è stato riconosciuto, a fronte degli inadempimenti contestati da ANAS, a giugno 2007, l'incremento tariffario richiesto e previsto contrattualmente - hanno notificato in data 26 febbraio 2008 ricorso al TAR del Lazio per l'annullamento dei decreti in materia tariffaria.

E Altri contenziosi

E1 Ricorso al Tar Lazio per l'annullamento della delibera CIPE n. 3/2007 del 26 gennaio 2007 – Passante di Mestre

In data 26 giugno 2007 Autostrade per l'Italia S.p.A. ha promosso ricorso al TAR del Lazio per l'annullamento della Delibera del 26 gennaio 2007 – pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale del 26 aprile 2007 – con la quale il CIPE ha approvato la proposta del Ministro delle Infrastrutture che prevede che il Passante di Mestre venga realizzato e gestito direttamente dall'ANAS S.p.A.. La Delibera prevede, altresì, tra le fonti di finanziamento del Passante, i ricavi derivanti dall'applicazione di incrementi tariffari, da destinare all'ANAS S.p.A., alle stazioni autostradali presenti nel tratto sottostante il Passante stesso, tra le quali la stazione di Mestre Nord sull'autostrada A27, in concessione ad Autostrade per l'Italia S.p.A.. Il ricorso si basa sulla motivazione principale della violazione degli impegni assunti convenzionalmente tra ANAS S.p.A. ed Autostrade per l'Italia S.p.A. che prevedevano un ruolo di quest'ultima nella costruzione e gestione del Passante (il atto aggiuntivo del 29 marzo 1999) e nella sola gestione nella misura del 15% (atto del 22 dicembre 2005, peraltro mai approvato con Decreto interministeriale).

In conformità a quanto previsto nello schema di convenzione unica sottoscritta tra Autostrade per l'Italia S.p.A. ed ANAS S.p.A. in data 12 ottobre 2007, queste ultime società hanno differito i termini processuali di tale contenzioso.

E2 Ricorsi al TAR Lazio avverso il Ministero dell'Ambiente e il Ministero dei Beni Culturali

Con istanza del luglio 2004 al Ministero dell'Ambiente ed al Ministero dei Beni Culturali, Autostrade per l'Italia ha avviato l'iter per la valutazione di impatto ambientale in relazione ai lavori di ampliamento a 3 corsie del tratto Barberino -Firenze Nord dell'Autostrada A1.

Tale procedura è stata intrapresa in tempo utile affinché l'ultimazione dell'intervento potesse avvenire in sostanziale concomitanza con il completamento dei lavori della Variante di Valico e del

potenziamento Firenze nord - Firenze sud, in modo da evitare che, terminati questi ultimi, la tratta in argomento venisse a costituire una criticità per il traffico.

Nonostante Autostrade per l'Italia avesse sempre fornito tempestivamente i chiarimenti e le integrazioni documentali in più riprese richieste da detti Ministeri nonché partecipato ai vari incontri e riunioni tenutisi, i Ministeri medesimi non si sono pronunciati.

In conseguenza Autostrade per l'Italia, considerato che ogni ulteriore ritardo non poteva che aggravare la criticità sopra indicata, si è vista costretta a notificare in data 28 febbraio 2007 ricorso al TAR Lazio contro i suddetti Ministeri dell'Ambiente e dei Beni Culturali.

Con il ricorso Autostrade per l'Italia ha chiesto, in estrema sintesi, l'accertamento del silenzio-inadempimento dei Ministeri stessi e l'assegnazione ai medesimi di un termine di 30 giorni per provvedere. Inoltre, e per il caso di ulteriore inerzia a seguito dell'assegnazione del termine, Autostrade per l'Italia ha richiesto la nomina di un *Commissario ad Acta*. In data 30 marzo 2007 la Commissione VIA ha espresso parere positivo con prescrizioni.

All'udienza del 4 aprile 2007 il TAR ha ritenuto di dover acquisire ulteriore documentazione necessaria ai fini della decisione ed ha, conseguentemente, disposto l'acquisizione a cura di Autostrade per l'Italia di tale documentazione da depositare nel termine di 40 giorni.

Alla successiva udienza del 20 giugno 2007 il TAR ha trattenuto la causa in decisione.

Con sentenza depositata in data 14 settembre 2007 il TAR del Lazio ha accolto il ricorso promosso da Autostrade per l'Italia, ordinando al Ministero dell'Ambiente di pronunciarsi entro trenta giorni, dalla data della notifica della sentenza, in merito all'istanza presentata dalla medesima Autostrade per l'Italia. Successivamente il Ministero ha emesso il provvedimento.

Analogo ricorso è stato promosso al TAR Lazio da Autostrade per l'Italia contro il Ministero dell'Ambiente ed il Ministero dei Beni Culturali per l'accertamento del silenzio - inadempimento delle predette Amministrazioni in ordine al rilascio del Decreto di compatibilità ambientale relativamente alla tratta autostradale Rimini nord - Cattolica. Nelle more della sentenza del TAR, i predetti Ministeri hanno emanato, in data 16 maggio 2007, il Decreto VIA e, pertanto, il TAR Lazio ha dichiarato, con sentenza del 13 giugno 2007, cessata la materia del contendere.

Inoltre, e relativamente al tratto Firenze Sud - Incisa, Autostrade per l'Italia si è vista costretta a ricorrere nuovamente al TAR del Lazio per l'annullamento, previa sospensiva, di un provvedimento del 26 settembre 2007 del Ministero dell'Ambiente che, nell'ambito della procedura di VIA, ha tra l'altro richiesto il prolungamento della progettazione fino alla stazione di Incisa e quindi per ulteriori 2 chilometri rispetto alle previsioni.

In data 24 gennaio 2008 il TAR ha accolto la richiesta di sospensiva, disponendo altresì il riesame da parte del Ministero dell'Ambiente del provvedimento in argomento alla luce di tutti i motivi di ricorso.

L'udienza di merito è fissata per il giorno 3 aprile 2008.

E3 Istruttoria Antitrust sul servizio di soccorso meccanico in autostrada

In data 10 dicembre 2007 l'Autorità Garante per la Concorrenza ed il Mercato ha notificato ad Autostrade per l'Italia l'ampliamento, nei suoi confronti, dell'istruttoria in materia di soccorso meccanico, già avviata nel precedente mese di settembre nei confronti di Strada dei Parchi, Società Autostrada Tirrenica S.p.A. ed ANAS per abuso di posizione dominante, e nei confronti di ACI Global e Europ Assistance per intesa restrittiva della concorrenza.

Sono in corso incontri con l'Autorità Garante per la Concorrenza ed il Mercato per valutare l'adozione di possibili impegni atti a superare l'infrazione contestata.

E4 Altri contenziosi pendenti

In materia tariffaria Autostrade per l'Italia è parte di due giudizi, tutt'ora pendenti, promossi, avanti il TAR del Lazio, dai Codacons e da altre associazioni di consumatori che hanno contestato, in particolare, gli aumenti relativi agli anni 1999 e 2003.

Autostrade per l'Italia è altresì parte di un giudizio promosso nel 1999, avanti il Tar del Lazio, dal WWF Italia contro la Presidenza del Consiglio dei Ministri, il Ministero dei LL.PP., il Ministero del Tesoro, l'ANAS ed Autostrade, per l'annullamento, previa sospensiva degli effetti, della convenzione ANAS/Autostrade del 04 agosto 1997. Il WWF in particolare ha contestato le modalità con le quali si è

proceduto al rinnovo della concessione ad Autostrade dal 2018 al 2038, avvenuto senza aver fatto ricorso a una gara pubblica.

Il TAR del Lazio, con ordinanza del 23 settembre 1999, ha respinto l'istanza di sospensiva.

In data 20 febbraio 2008 si è discusso nel merito il ricorso presso il TAR Lazio e si è in attesa della relativa sentenza.

È inoltre pendente un giudizio promosso da Autostrade per l'Italia avanti il TAR del Lazio per l'annullamento della lettera ANAS del 12 giugno 2006 con la quale la stessa ANAS ha disposto l'assoggettamento di tutte le società concessionarie autostradali "alla normativa elaborata in materia di procedure di affidamento di pubblici servizi, lavori e forniture, quindi al rispetto dei medesimi vincoli previsti per le amministrazioni aggiudicatrici in senso stretto". Analogo ricorso è stato presentato da tutte le concessionarie controllate (ad eccezione del Raccordo Autostradale Valle d'Aosta);

Autostrade per l'Italia, è infine parte convenuta in vari giudizi in materia di espropriazioni, appalti e risarcimento danni derivanti da circolazione autostradale.

Allo stato attuale non si ritiene che dalla definizione di tali contenziosi possano emergere oneri significativi a carico di Autostrade per l'Italia.

9.6 EVENTI DI RILIEVO SUCCESSIVI AL 31 DICEMBRE 2007

Conferimento partecipazioni da Atlantia S.p.A.

In applicazione di quanto deliberato dai Consigli di Amministrazione di Atlantia e Autostrade per l'Italia nel maggio 2007, nell'ambito della riorganizzazione dei ruoli delle due società all'interno del Gruppo, che vede in particolare rafforzato il ruolo di Autostrade per l'Italia quale di capogruppo operativa per le attività e le infrastrutture in concessione, in data 18 gennaio 2008, si è perfezionato il conferimento da Atlantia ad Autostrade per l'Italia, delle partecipazioni nelle seguenti società:

- Stalexport Autostrady S.A. (controllata al 56,2%), società con sede in Polonia titolare della concessione dell'autostrada di 61 km Cracovia-Katovice;
- Infobiu S.p.A. (controllata al 100%), che opera nei servizi di infomobilità;
- Autostrade Participations S.A. (controllata al 99,9%), società con sede in Lussemburgo che detiene il 25% del capitale di Autostrade International US Holdings, di cui Autostrade per l'Italia dal dicembre 2007 detiene il restante già il 75%;
- Autostrade Sud America S.r.l. (detenuta al 45%), che indirettamente controlla il 100% di Costanera Norte, concessionaria dell'omonima autostrada di 42 km di Santiago del Cile.

Tali conferimenti sono stati effettuati ai valori contabili di iscrizione nel bilancio di Atlantia S.p.A.

IGLI

In data 15 gennaio 2008 IGLI, società partecipata per il 33% del capitale da Autostrade per l'Italia, ha sottoscritto un contratto di equity swap avente ad oggetto azioni di Impregilo S.p.A., società quotata in borsa di cui IGLI detiene già il 29,548% del capitale, rappresentative di un ulteriore 2,989% del capitale della società.

La scadenza del contratto è di 11 mesi, termini durante il quale IGLI avrà la facoltà, in qualsiasi momento, di chiudere il contratto, anche parzialmente, e chiedere l'esecuzione delle prestazioni. Alla scadenza del contratto, ovvero alla eventuale data di estinzione anticipata, il regolamento del contratto potrà avvenire mediante "cash settlement" o, a discrezione di IGLI, mediante "physical delivery", con conseguente trasferimento della proprietà delle azioni oggetto del contratto.

Il prezzo di regolamento è pari a euro 4,159 per azione Impregilo.

In data 12 marzo 2008 i soci di IGLI hanno sottoscritto il rinnovo dei patti parasociali, in scadenza il 12 giugno 2008, per un ulteriore anno, negli stessi termini e condizioni.

ALLEGATI AL BILANCIO DI ESERCIZIO

- **Elenco delle partecipazioni di Autostrade per l'Italia**
- **Dati sintetici di bilancio di Atlantia S.p.A., delle imprese controllate e delle principali imprese collegate e a controllo congiunto**
- **Informazioni ai sensi dell'art.149-duodecies del Regolamento Emittenti di Consob n.11971/1999**
- **Dati di traffico (Ex delibera CIPE del 20/12/1996)**

Elenco delle partecipazioni di Autostrade per l'Italia

ELENCO DELLE PARTECIPAZIONI AL 31 DICEMBRE 2007									
(Regista di euro)	Sede	Comunità del/Fondo consortile			Partecipazione		Valutazione Ri Art. 2429 c. 4 (€)	Differenza tra valutazione Ri Art. 2429 c. 4 e Valore di carico (€ -/+)	
		Numero azioni	Valore nominale (Unità di euro)	Capitale/Fondo consortile (Unità di euro)	Quota partecip. (%)	Numero azioni			Valore di carico (€) (Migliaia di euro)
Partecipazioni in imprese controllate									
- Autostrade Torino - Genova S.p.A.	Torino	311.000.000	0,99	181.230.000	99,89%	310.825.747	191.098	190.318	37.228
- Tangenziale di Napoli S.p.A.	Napoli	20.000.000	5,18	191.741.000	100,00%	56.840.000	48.250	190.318	60.740
- Autostrade Tivoli Roma S.p.A.	Roma	183.072.000	0,15	24.461.800	84,00%	153.777.500	23.842	25.294	1.500
- Autostrade Intercontinental (IC) Holdings Inc.	Dallas (USA)	400	0,01	5.400	75,00%	300	18.411	18.011	-3.200 (1)
- Simsa del Pacific S.p.A.	Roma	2.000.000	10,00	20.000.000	60,00%	1.200.000	18.400	-20.200 (1) (2)	
- Autostrade Mediterranee S.p.A.	Marsa	4.375.000	3,07	8.056.234	35,88%	2.885.000	34.800	54.000	38.040
- OPEA - Oligopolio Europeo S.p.A.	Lisbona	1.500.000	6,19	6.180.000	100,00%	1.500.000	8.858	30.822	24.287
- Pavimentati S.p.A.	Roma	38.616.080	0,13	4.888.121	71,87%	51.510.217	4.354	10.427	6.000
- Azienda Italiana per Asfalti per il Terzo del Mondo Bianco	Prato Sesto San Giovanni	2.112.000	31,86	100.084.800	61,00%	1.877.110	2.318	107.874	105.256
- Ruffasco S.p.A.	Varese	1.023.873	1,08	186.873	31,60%	83.873	1.230	1.040	-390 (1)
- Autostrade Tach S.p.A.	Genova	1.120.000	1,09	1.120.000	100,00%	1.120.000	1.730	1.120	-
- Autostrade Berlino - Berlino e Turbato S.p.A.	Roma	1.000.000	1,00	1.000.000	100,00%	1.000.000	1.500	1.000	-
- AD Motor S.p.A.	Roma	1.000.000	1,00	1.000.000	75,00%	150.000	790	-500	-290 (1)
- Porti Napoli S.p.A.	Chianciano	816.000	1,05	910.000	75,00%	637.500	697	624	-210 (1)
- ESR&I Infrastruttura di Servizi S.p.A.	Roma	500.000	1,08	500.000	100,00%	500.000	581	2.772	1.272
- Qilore S.p.A.	Roma	-	-	10.000	100,00%	-	10	24	14
- Tirreno Clear S.r.l.	Roma	-	-	10.000	100,00%	-	10	21	-21 (1)
Totale partecipazioni in imprese controllate							653.828	818.123	281.387
Partecipazioni in imprese collegate									
- IRI S.p.A.	Milano	24.130.000	1,00	24.130.000	33,20%	8.040.000	72.887	74.240	1.260
- Azienda Infrastrutture Toscano S.p.A.	Firenze	30.000.000	1,00	30.000.000	48,00%	43.000.000	6.410	3.800	-140 (1)
- Regiostrade Edilme di Milano S.p.A.	Milano	1.400.000	5,00	7.000.000	33,00%	648.000	2.240	1.387	-82 (1)
- Roma Lazio S.p.A.	Roma	451.800	1,00	451.800	51,00%	1.401.400	1.401	809	-622 (1)
- Pademonte Veneto S.p.A.	Venezia	6.000	500,00	3.000.000	20,00%	1.980	728	404	-104 (1)
- Nuova Roma S.p.A.	Varese	3.000.000	1,00	3.000.000	18,00%	103.400	702	80	-622 (1)
- Bologna di Fiori Parking S.p.A.	Bologna	3.000.000	1,00	3.000.000	28,00%	875.000	244	244	-
- Concessionaria Autostrade Italiana	Roma	-	-	89.498	31,00%	-	70	70	-
Totale partecipazioni in imprese collegate							61.590	81.063	-1.540
Partecipazioni in altre imprese gruppo									
- Autostrade del Brennero S.p.A.	Trento	1.534.500	26,16	58.421.175	5,81%	64.832	43.254	-	-
- Autostrade Veneto S.p.A.	Venezia	607.260.233	0,28	157.895.739	4,28%	38.098.212	18.098	-	-
- Venezia Mestre S.p.A.	Venezia	8.193.209	1,00	8.193.200	5,00%	238.160	256	-	-
- Consorzio Paduli	Chianciano	-	-	10.000	12,00%	-	0	-	-
Totale partecipazioni in altre imprese gruppo							111.416	61.560	-

(1) L'eventuale differenza tra il valore di carico delle partecipazioni rispetto alla valutazione in base al prezzo del patrimonio netto della società partecipata è una perdita di valore della partecipazione, imputata conto delle partecipazioni, tenuto conto delle proporzioni di controllo della partecipata.
 (2) L'eventuale differenza tra il valore di carico delle partecipazioni rispetto alla valutazione in base al prezzo del patrimonio netto è prevalentemente attribuibile all'effetto del riassetto degli ammortamenti e costi storici (RCS) rispetto agli ammortamenti e costi storici applicati dalle società nel proprio bilancio d'esercizio, riferito in base ai principi contabili italiani.

Dati sintetici di bilancio di Atlantia S.p.A., delle imprese controllate e delle principali imprese collegate e a controllo congiunto

I dati presentati di seguito sono estratti dagli ultimi bilanci d'esercizio approvati dalle imprese indicate. La data di chiusura dell'esercizio di tali imprese è il 31 dicembre di ogni anno. L'ultimo bilancio disponibile approvato dai rispettivi organi societari è quello redatto per l'esercizio chiuso il 31 dicembre 2007 (date diverse sono evidenziate).

Si precisa che ad eccezione di Atlantia e Autostrade Meridionali che predispongono il proprio bilancio in base ai principi contabili internazionali e di Autostrade International U.S. Holdings Inc. che redige il proprio bilancio in base ai principi contabili vigenti negli Stati Uniti d'America, le altre imprese predispongono il bilancio d'esercizio in base ai principi contabili nazionali.

Nelle tabelle seguenti sono esposti i dati di bilancio della controllante Atlantia S.p.A., che esplicita attività di direzione e coordinamento della Società.

PROSPETTO RIPILOGATIVO DEI DATI ESSENZIALI DELL'ULTIMO BILANCIO DELLA SOCIETA' CHE
ESERCIATA ATTIVITA' DI DIREZIONE E COORDINAMENTO AI SENSI DELL'ART. 2497 BIS C.C.

ATLANTIA S.p.A.	
DATI ESSENZIALI DEL BILANCIO D'ESERCIZIO 2006	
	(Migliaia di euro)
STATO PATRIMONIALE	
Attività non correnti	13.532.598
Attività correnti	478.128
Totale Attivo	14.010.726
Patrimonio netto	6.176.273
di cui capitale sociale	571.712
Passività non correnti	7.529.168
Passività correnti	305.295
Totale Passivo e Patrimonio netto	14.010.726
CONTO ECONOMICO	
Ricavi operativi	12.693
Costi operativi	-73.875
Risultato operativo	-61.242
Risultato dell'esercizio	234.182

Imprese controllate

Autostrada Torino-Savona S.p.A.
 (Migliaia di euro)

DATI SIGNIFICATIVI		
	31/12/2007	31/12/2006
- Immobilizzazioni	292.482	286.600
<i>di cui partecipazioni immobilizzate</i>	2	2
- Attivo circolante	74.989	84.095
- Altre attività	484	565
Totale attivo	367.854	371.260
- Patrimonio netto	197.739	194.585
<i>di cui capitale sociale</i>	181.720	181.720
- Fondi per rischi e oneri e TFR	31.789	31.127
- Debiti	137.099	144.516
- Altre passività	1.247	1.032
Totale patrimonio netto e passivo	367.854	371.260
	2007	2006
- Valore della produzione	85.888	84.368
- Costi della produzione	-44.881	-43.860
- Risultato operativo	20.805	20.508
Risultato d'esercizio	11.179	10.700

Tangenziale di Napoli S.p.A.
 (Migliaia di euro)

DATI SIGNIFICATIVI		
	31/12/2007	31/12/2006
- Immobilizzazioni	225.373	218.460
<i>di cui partecipazioni immobilizzate</i>	2	2
- Attivo circolante	23.065	24.588
- Altre attività	127	110
Totale attivo	248.565	241.156
- Patrimonio netto	139.686	139.150
<i>di cui capitale sociale</i>	107.741	107.741
- Fondi per rischi e oneri e TFR	37.756	39.847
- Debiti	70.553	61.784
- Altre passività	570	585
Totale patrimonio netto e passivo	248.565	241.156
	2007	2006
- Valore della produzione	58.693	54.308
- Costi della produzione	-47.405	-43.886
- Risultato operativo	11.088	10.422
Risultato d'esercizio	4.732	7.074

Società Autostrada Tirrenica p.A.
 (Migliaia di euro)

DATI SIGNIFICATIVI	31/12/2007	31/12/2006
	- Immobilizzazioni	109.005
<i>di cui partecipazioni immobilizzate</i>	51	51
- Attivo circolante	11.149	8.771
- Altre attività	36	52
Totale attivo	120.189	118.621
- Patrimonio netto	35.958	34.396
<i>di cui capitale sociale</i>	24.461	24.461
- Fondi per rischi e oneri e TFR	8.645	7.769
- Debiti	75.576	76.362
- Altre passività	110	94
Totale patrimonio netto e passivo	120.189	118.621
	2007	2006
- Valore della produzione	26.325	25.080
- Costi della produzione	-14.055	-14.558
- Risultato operativo	12.270	10.501
Risultato d'esercizio	7.333	8.185

(Migliaia di dollari)

Autostrade International US Holdings Inc.-
bilancio consolidato

	31/12/2006
Attività non correnti	-
Attività correnti	2.621
Patrimonio netto	2.224
<i>di cui capitale sociale</i>	-
Passività	397
	2006
Ricavi operativi	5.941
Costi operativi	-5.324
Risultato operativo	617
Risultato dell'esercizio	680

Strada dei Parchi S.p.A.
 (Migliaia di euro)

DATI SIGNIFICATIVI		
	31/12/2007	31/12/2006
- Immobilizzazioni	939.595	945.858
<i>di cui partecipazioni immobilizzate</i>	5	5
- Attivo circolante	65.216	55.262
- Altre attività	283	307
Totale attivo	1.004.084	901.227
- Patrimonio netto	15.123	17.113
<i>di cui capitale sociale</i>	20.000	20.000
- Fondi per rischi e oneri e TFR	54.414	41.628
- Debiti	802.484	799.641
- Altre passività	42.089	42.844
Totale patrimonio netto e passivo	1.004.084	901.227
	2007	2006
- Valore della produzione	139.849	123.549
- Costi della produzione	-94.815	-75.547
- Risultato operativo	49.034	48.002
Risultato d'esercizio	-1.889	-729

(Migliaia di euro)

Autostrade Meridionali S.p.A. (*)

	31/12/2007	31/12/2006
Attività non correnti	207.050	199.330
Attività correnti	25.645	24.528
Patrimonio netto	92.421	88.808
<i>di cui capitale sociale</i>	9.056	9.056
Passività	140.274	135.052
	2007	2006
Ricavi operativi	72.808	69.655
Costi operativi	-57.059	-51.155
Risultato operativo	15.749	18.400
Risultato dell'esercizio	7.019	9.329

(*) Dati di bilancio in base ai principi contabili internazionali (IFRS).

SPEA-Ingegneria Europea S.p.A.

(Migliaia di euro)

DATI SIGNIFICATIVI		
	31/12/2007	31/12/2006
- Immobilizzazioni	2.528	2.918
<i>di cui partecipazioni immobilizzate</i>	239	159
- Attivo circolante	105.556	112.201
- Altre attività	373	320
Totale attivo	108.457	115.440
- Patrimonio netto	29.908	28.800
<i>di cui capitale sociale</i>	5.160	5.160
- Fondi per rischi e oneri e TFR	18.856	19.474
- Debiti	59.683	67.156
- Altre passività	0	0
Totale patrimonio netto e passivo	108.457	115.440
	2007	2006
- Valore della produzione	82.887	103.087
- Costi della produzione	-71.173	-80.383
- Risultato operativo	21.714	22.684
Risultato d'esercizio	12.107	12.285

Paymental S.p.A.

(Migliaia di euro)

DATI SIGNIFICATIVI		
	31/12/2007	31/12/2006
- Immobilizzazioni	39.152	43.009
<i>di cui partecipazioni immobilizzate</i>	21	16
- Attivo circolante	229.622	181.841
- Altre attività	851	398
Totale attivo	269.425	235.048
- Patrimonio netto	12.840	12.410
<i>di cui capitale sociale</i>	4.669	4.669
- Fondi per rischi e oneri e TFR	12.674	13.181
- Debiti	243.878	209.380
- Altre passività	33	57
Totale patrimonio netto e passivo	269.425	235.048
	2007	2006
- Valore della produzione	489.320	519.332
- Costi della produzione	-478.248	-508.103
- Risultato operativo	11.072	10.229
Risultato d'esercizio	431	1.201

Società Italiana per Azioni per il Traforo del Monte Bianco
 (Migliaia di euro)

DATI SIGNIFICATIVI		
	31/12/2007	31/12/2006
- Immobilizzazioni	284.028	293.117
<i>di cui partecipazioni immobilizzate</i>	166.762	166.752
- Attivo circolante	83.155	38.390
- Altre attività	345	517
Totale attivo	347.528	332.014
- Patrimonio netto	226.783	208.186
<i>di cui capitale sociale</i>	109.085	109.085
- Fondi per rischi e oneri e TFR	22.129	14.217
- Debiti	97.553	108.341
- Altre passività	1.083	1.269
Totale patrimonio netto e passivo	347.528	332.014
	2007	2006
- Valore della produzione	57.250	59.219
- Costi della produzione	-43.459	-39.314
- Risultato operativo	13.791	19.904
Risultato d'esercizio	19.567	14.014

NewPass S.p.A.
 (Migliaia di euro)

DATI SIGNIFICATIVI	
	31/12/2007
- Immobilizzazioni	2.832
<i>di cui partecipazioni immobilizzate</i>	0
- Attivo circolante	2.538
- Altre attività	2
Totale attivo	5.472
- Patrimonio netto	2.132
<i>di cui capitale sociale</i>	184
- Fondi per rischi e oneri e TFR	4
- Debiti	3.275
- Altre passività	61
Totale patrimonio netto e passivo	5.472
	2007
- Valore della produzione	481
- Costi della produzione	-1.197
- Risultato operativo	-716
Risultato d'esercizio	-528

AD Moving S.p.A.
 (Migliaia di euro)

DATI SIGNIFICATIVI		
	31/12/2007	31/12/2006
- Immobilizzazioni	4.886	5.581
<i>di cui partecipazioni immobilizzate</i>	0	0
- Attivo circolante	5.539	5.234
- Altre attività	2	0
Totale attivo	10.521	10.795
- Patrimonio netto	1.048	1.253
<i>di cui capitale sociale</i>	1.000	1.000
- Fondi per rischi e oneri e TFR	216	236
- Debiti	8.142	8.284
- Altre passività	117	22
Totale patrimonio netto e passivo	10.521	10.795
	2007	2006
- Valore della produzione	18.053	18.846
- Costi della produzione	-17.821	-18.488
- Risultato operativo	232	478
Risultato d'esercizio	3	230

Port Mobility S.p.A.
 (Migliaia di euro)

DATI SIGNIFICATIVI		
	31/12/2007	31/12/2006
- Immobilizzazioni	1.252	1.223
<i>di cui partecipazioni immobilizzate</i>	0	0
- Attivo circolante	2.187	1.747
- Altre attività	11	12
Totale attivo	3.450	2.982
- Patrimonio netto	605	1.336
<i>di cui capitale sociale</i>	910	1.500
- Fondi per rischi e oneri e TFR	25	18
- Debiti	2.620	1.628
- Altre passività	0	0
Totale patrimonio netto e passivo	3.450	2.982
	2007	2006
- Valore della produzione	2.915	2.368
- Costi della produzione	-3.648	-2.442
- Risultato operativo	-833	-78
Risultato d'esercizio	-732	-83

EsedilEsse-Società di Servizi S.p.A.
 (Migliaia di euro)

DATI SIGNIFICATIVI		
	31/12/2007	31/12/2006
- Immobilizzazioni	270	182
<i>di cui partecipazioni immobilizzate</i>	0	0
- Attivo circolante	15.341	18.171
- Altre attività	3	1
Totale attivo	15.614	18.354
- Patrimonio netto	2.290	1.987
<i>di cui capitale sociale</i>	500	500
- Fondi per rischi e oneri e TFR	8.557	7.499
- Debiti	8.388	6.480
- Altre passività	441	409
Totale patrimonio netto e passivo	15.614	18.354
	2007	2006
- Valore della produzione	30.307	29.326
- Costi della produzione	-28.271	-25.377
- Risultato operativo	4.036	3.949
Risultato d'esercizio	1.828	1.361

Giove Clear S.r.l.
 (Migliaia di euro)

DATI SIGNIFICATIVI	
	31/12/2007
- Immobilizzazioni	0
<i>di cui partecipazioni immobilizzate</i>	0
- Attivo circolante	92
- Altre attività	0
Totale attive	92
- Patrimonio netto	24
<i>di cui capitale sociale</i>	10
- Fondi per rischi e oneri e TFR	2
- Debiti	88
- Altre passività	0
Totale patrimonio netto e passivo	92
	2007
- Valore della produzione	125
- Costi della produzione	-100
- Risultato operativo	25
Risultato d'esercizio	14

Tirreno Clear S.r.l.

(Migliaia di euro)

DATI SIGNIFICATIVI	
	31/12/2007
- Immobilizzazioni	0
<i>di cui partecipazioni immobilizzate</i>	0
- Attivo circolante	24
- Altre attività	0
Totale attivo	24
- Patrimonio netto	-20
<i>di cui capitale sociale</i>	10
- Fondi per rischi e oneri e TFR	1
- Debiti	43
- Altre passività	0
Totale patrimonio netto e passivo	24
	2007
- Valore della produzione	69
- Costi della produzione	-98
- Risultato operativo	-40
Risultato d'esercizio	-30

Principali imprese collegate e a controllo congiunto

IGLI S.p.A.

(Migliaia di euro)

DATI SIGNIFICATIVI		
	31/12/2008	31/12/2005
- Immobilizzazioni	344.084	188.937
<i>di cui partecipazioni immobilizzate</i>	344.084	188.937
- Attivo circolante	931	37
- Altre attività	674	111
Totale attivo	345.689	189.085
- Patrimonio netto	113.808	117.876
<i>di cui capitale sociale</i>	24.120	24.120
- Fondi per rischi e oneri e TFR	0	0
- Debiti	230.192	71.109
- Altre passività	1.689	0
Totale patrimonio netto e passivo	345.689	189.085
	2008	2006
- Valore della produzione	0	0
- Costi della produzione	-391	-1.893
- Risultato operativo	-391	-1.893
Risultato d'esercizio	-4.169	-2.144

Società Infrastrutture Toscane S.p.A.

(Migliaia di euro)

DATI SIGNIFICATIVI		
	31/12/2007	31/12/2006
- Crediti verso soci per versamenti ancora dovuti	21.000	22.500
- Immobilizzazioni	6.198	3.606
<i>di cui partecipazioni immobilizzate</i>	0	0
- Attivo circolante	2.754	9.897
- Altre attività	0	0
Totale attivo	29.952	35.803
- Patrimonio netto	29.886	29.921
<i>di cui capitale sociale</i>	30.000	30.000
- Fondi per rischi e oneri e TFR	0	0
- Debiti	264	5.882
- Altre passività	0	0
Totale patrimonio netto e passivo	29.952	35.803
	2007	2006
- Valore della produzione	0	0
- Costi della produzione	-478	-169
- Risultato operativo	-478	-169
Risultato d'esercizio	-234	-79

Tangenziali Esterne di Milano S.p.A.
 (Migliaia di euro)

DATI SIGNIFICATIVI		
	31/12/2006	31/12/2005
- Crediti verso soci per versamenti ancora dovuti	1.000	1.000
- Immobilizzazioni	4.904	4.328
<i>di cui partecipazioni immobilizzate</i>	0	0
- Attivo circolante	203	1.225
- Altre attività	15	2
Totale attivo	6.122	6.553
- Patrimonio netto	5.243	8.350
<i>di cui capitale sociale</i>	7.000	7.000
- Fondi per rischi e oneri e TFR	21	15
- Debiti	852	184
- Altre passività	6	4
Totale patrimonio netto e passivo	6.122	6.553
	2006	2005
- Valore della produzione	2	2
- Costi della produzione	-1.129	-1.121
- Risultato operativo	-1.127	-1.119
Risultato d'esercizio	-1.107	-1.199

Arcea Lazio S.p.A.
 (Migliaia di euro)

DATI SIGNIFICATIVI		
	31/12/2006	31/12/2005
- Immobilizzazioni	1	26.365
<i>di cui partecipazioni immobilizzate</i>	0	0
- Attivo circolante	28.513	21.238
- Altre attività	15	0
Totale attivo	28.529	47.603
- Patrimonio netto	2.174	3.182
<i>di cui capitale sociale</i>	4.122	4.122
- Fondi per rischi e oneri e TFR	0	0
- Debiti	26.355	18.192
- Altre passività	0	26.249
Totale patrimonio netto e passivo	28.529	47.603
	2006	2005
- Valore della produzione	0	1
- Costi della produzione	-1.018	-908
- Risultato operativo	-1.018	-907
Risultato d'esercizio	-888	-874

**Informazioni ai sensi dell'art.149-duodecies del Regolamento Emittenti di
Consob n. 11971/1999**

Società Autostrade per l'Italia SpA

(Migliaia di euro)

Tipologia di servizi	Soggetto che ha erogato il servizio	Note	Corrispettivi
Revisione contabile	Kpmg SpA		252
Servizi di attestazione	Kpmg SpA	(1)	35
Altri servizi	Kpmg SpA	(2)	18
Altri servizi	Rete Kpmg SpA	(3)	9
Totale			314

(1) Parere sulla distribuzione di acconti sui dividendi

(2) Sottoscrizioni modelli Unico e 770, agreed upon procedures su dati e informazioni contabili

(3) Agreed upon procedures su dati e informazioni contabili

Dati di traffico (ex delibera CIPE 20/12/1996)

I dati relativi ai chilometri percorsi sulla rete di Autostrade per l'Italia S.p.A., riportati nel capitolo "Traffico" della Relazione sulla Gestione, includono tutti i flussi transitati sulla rete, ivi inclusi quelli relativamente ai quali il transito non si è concluso con il pagamento, e si riferiscono al momento in cui il passaggio in autostrada è effettivamente avvenuto. Essi pertanto includono il traffico non pagante e quindi: gli esenti a norma di convenzione o per motivi di servizio (veicoli aziendali, della Polizia, dell'ACI, del soccorso stradale, di dipendenti per il raggiungimento del posto di lavoro); i valori stimati per le percorrenze avvenute in periodi di sciopero del personale esattoriale; gli altri casi di traffico non pagante (rapporti di mancato pagamento del pedaggio, ecc.).

I valori dei chilometri percorsi "paganti", riportati nelle tabelle seguenti, sono riferiti al traffico assoggettato al pagamento del sovrapprezzo chilometrico ex art. 15 della Legge n. 531/1982, modificato dalla Legge n. 407/1990, e quindi, oltre a non comprendere il traffico non pagante (per scioperi, ecc.), sono influenzati dal fenomeno del mancato pagamento del pedaggio contestuale, in questo caso rilevato al momento della sua effettiva corresponsione.

TABELLE DEL TRAFFICO PAGANTE PER MESE E PER TRATTA - ANNO 2007

AUTOSTRADE PER L'ITALIA: INTERA RETE

Anno 2007

Mesi	DISTRIBUZIONE MENSILE DEL TRAFFICO PAGANTE (in migliaia di chilometri percorsi)										Totale		
	Classi di pedaggio										Pianura	Montagna	Complessivo
	A		B		3		4		5				
Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Complessivo	
GENNAIO	2.154.273	452.825	309.038	59.458	59.282	10.551	34.431	0.876	348.891	72.578	2.891.838	604.078	3.495.774
FEBBRAIO	1.938.775	388.246	309.186	68.430	60.147	10.649	35.788	9.757	342.848	72.432	2.690.720	530.512	3.231.232
MARZO	2.285.868	473.278	371.774	72.812	70.957	12.888	42.388	10.509	392.327	83.874	3.163.313	653.339	3.816.652
APRILE	2.647.100	570.608	359.571	72.626	69.848	12.956	35.248	8.903	324.372	69.642	3.430.218	733.934	4.164.151
MAGGIO	2.501.684	628.874	387.183	78.843	75.513	14.377	42.177	10.384	386.039	87.077	3.402.448	712.366	4.114.801
GIUGNO	2.719.380	598.923	382.788	77.558	74.202	14.714	40.582	8.978	387.284	78.168	3.584.238	789.138	4.353.373
LUGLIO	3.088.665	880.484	388.638	86.821	89.698	17.123	41.980	10.474	394.782	91.582	3.979.605	880.574	4.860.179
AGOSTO	3.317.077	748.863	313.053	87.289	82.078	13.774	27.752	7.218	268.238	60.083	3.895.200	987.325	4.882.525
SETTEMBRE	2.734.828	690.441	376.331	75.231	71.112	13.998	40.118	8.753	355.854	78.345	3.589.233	787.758	4.347.988
OTTOBRE	2.448.270	500.530	353.824	78.962	74.559	13.435	44.987	10.357	407.028	86.079	3.359.668	697.913	4.057.581
NOVEMBRE	2.254.622	458.680	348.504	87.395	88.268	11.777	40.448	8.781	373.935	78.723	3.083.893	618.229	3.701.918
DICEMBRE	2.315.684	474.989	295.484	58.188	52.839	9.864	31.142	7.489	283.252	59.248	2.978.088	608.529	3.587.616
TOTALE	30.373.874	8.487.513	4.251.318	848.808	814.248	164.983	458.692	112.718	4.239.992	802.787	40.129.121	8.884.880	48.813.800

**AUTOSTRADA A1 MILANO - NAPOLI
 TRATTA: MILANO - BOLOGNA**

Anno 2007

Mesi	DISTRIBUZIONE MENSILE DEL TRAFFICO PAGANTE (in migliaia di chilometri percorsi)										Totale		
	Classi di pedaggio										Pianura	Montagna	Complessivo
	A		B		3		4		5				
Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Complessivo	
GENNAIO	277.329	-	42.848	-	8.973	-	8.271	-	82.939	-	398.180	-	398.180
FEBBRAIO	258.384	-	43.821	-	10.181	-	6.638	-	83.788	-	382.770	-	382.770
MARZO	318.818	-	63.628	-	11.978	-	7.883	-	72.776	-	465.081	-	465.081
APRILE	378.405	-	62.010	-	10.731	-	8.376	-	80.072	-	439.594	-	439.594
MAGGIO	357.682	-	67.326	-	12.094	-	7.776	-	71.380	-	507.267	-	507.267
GIUGNO	383.823	-	54.011	-	12.566	-	7.520	-	87.833	-	535.742	-	535.742
LUGLIO	442.880	-	66.387	-	14.489	-	7.484	-	70.840	-	581.321	-	581.321
AGOSTO	450.855	-	42.534	-	10.187	-	4.721	-	47.285	-	555.882	-	555.882
SETTEMBRE	388.289	-	54.075	-	14.924	-	7.225	-	68.872	-	529.068	-	529.068
OTTOBRE	345.813	-	58.791	-	12.634	-	8.247	-	73.913	-	497.498	-	497.498
NOVEMBRE	311.788	-	48.444	-	11.025	-	7.483	-	67.913	-	447.801	-	447.801
DICEMBRE	307.748	-	41.871	-	8.559	-	5.883	-	51.410	-	415.348	-	415.348
TOTALE	4.223.481	-	805.622	-	137.079	-	83.235	-	778.553	-	5.828.150	-	5.828.150

**AUTOSTRADA A1 MILANO - NAPOLI
 TRATTA: BOLOGNA-FIRENZE**

Anno 2007

Mesi	DISTRIBUZIONE MENSILE DEL TRAFFICO PAGANTE (in migliaia di chilometri percorsi)										Totale		
	Classi di pedaggio										Pianura	Montagna	Complessivo
	A		B		3		4		5				
Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Complessivo	
GENNAIO	2.389	87.834	307	14.495	48	3.321	16	2.376	122	22.311	2.774	130.338	133.111
FEBBRAIO	2.091	74.855	282	14.587	39	3.052	18	2.459	124	22.498	2.583	117.581	120.124
MARZO	2.423	89.894	348	18.932	45	4.144	19	3.008	148	25.328	2.877	148.419	149.396
APRILE	2.258	111.824	310	18.671	37	3.787	16	2.437	120	21.284	2.739	157.703	160.442
MAGGIO	2.375	102.818	357	19.728	44	4.521	18	2.958	139	25.838	2.853	155.468	158.394
GIUGNO	2.372	111.403	357	19.018	44	4.410	17	2.846	132	24.007	2.822	151.721	154.544
LUGLIO	2.382	123.555	355	19.009	44	4.304	18	2.889	127	24.758	2.824	176.257	178.181
AGOSTO	1.798	141.374	244	14.811	31	3.887	10	1.874	88	18.283	2.172	177.858	180.110
SETTEMBRE	2.338	114.865	325	18.777	38	4.088	17	2.788	125	22.578	2.942	162.874	165.715
OTTOBRE	2.482	95.184	352	19.308	43	4.120	18	3.154	138	25.684	3.014	151.341	154.355
NOVEMBRE	2.277	88.886	312	18.782	40	3.818	18	2.880	120	24.137	2.788	138.328	139.046
DICEMBRE	2.152	95.186	277	14.617	32	2.828	12	2.231	97	18.448	2.570	133.398	135.887
TOTALE	22.217	1.244.629	3.034	208.075	477	48.007	109	31.848	1.479	273.826	33.198	1.805.291	1.838.487

AUTOSTRADA A1 MILANO - NAPOLI
 TRATTA: FIRENZE-ROMA

Anno 2007

Mesi	DISTRIBUZIONE MENSILE DEL TRAFFICO PAGANTE (in migliaia di chilometri percorsi)										Totale		
	Classi di pedaggio										Pianura	Montagna	Complessivo
	A		B		3		4		5				
Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Complessivo	
GENNAIO	278.876	-	39.240	-	7.794	-	5.668	-	63.131	-	397.651	-	397.651
FEBBRAIO	234.641	-	39.353	-	7.876	-	5.848	-	63.310	-	341.027	-	341.027
MARZO	280.264	-	48.751	-	9.509	-	7.015	-	62.162	-	407.802	-	407.802
APRILE	337.601	-	48.148	-	9.587	-	5.740	-	60.538	-	450.024	-	450.024
MAGGIO	304.301	-	51.187	-	8.875	-	6.774	-	60.887	-	428.833	-	428.833
GIUGNO	318.437	-	48.841	-	8.503	-	6.513	-	57.038	-	440.123	-	440.123
LUGLIO	348.175	-	48.886	-	10.231	-	8.678	-	58.482	-	474.282	-	474.282
AGOSTO	430.182	-	33.821	-	7.822	-	4.380	-	39.800	-	522.805	-	522.805
SETTEMBRE	353.217	-	48.034	-	8.104	-	6.582	-	55.701	-	452.848	-	452.848
OTTOBRE	301.280	-	50.600	-	9.660	-	7.461	-	62.850	-	431.822	-	431.822
NOVEMBRE	277.012	-	44.787	-	8.054	-	6.773	-	58.940	-	388.108	-	388.108
DICEMBRE	300.428	-	39.587	-	7.054	-	6.257	-	44.857	-	388.288	-	388.288
TOTALE	3.738.896	-	546.896	-	105.959	-	74.689	-	657.388	-	5.124.466	-	5.124.466

AUTOSTRADA A1 MILANO - NAPOLI
 TRATTA: FIANO-S.CESAREO

Anno 2007

Mesi	DISTRIBUZIONE MENSILE DEL TRAFFICO PAGANTE (in migliaia di chilometri percorsi)										Totale		
	Classi di pedaggio										Pianura	Montagna	Complessivo
	A		B		3		4		5				
Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Complessivo	
GENNAIO	17.886	13.788	2.807	2.140	877	381	432	238	5.892	2.537	27.043	19.073	46.086
FEBBRAIO	14.057	11.508	2.933	2.155	688	301	465	248	5.948	2.547	23.181	16.848	40.030
MARZO	18.403	13.231	3.505	2.581	816	494	549	286	5.855	2.832	27.183	19.547	46.730
APRILE	22.113	16.715	3.548	2.454	733	421	458	260	4.782	2.380	32.810	22.230	54.840
MAGGIO	18.198	15.016	3.788	2.748	637	406	543	287	5.781	2.878	30.088	21.882	51.488
GIUGNO	21.188	16.044	3.837	2.806	687	463	531	280	5.680	2.787	31.671	22.188	53.848
LUGLIO	24.212	17.888	3.788	2.718	888	492	536	283	5.587	2.825	35.008	24.024	58.032
AGOSTO	35.788	21.795	3.882	2.878	687	383	380	183	3.801	1.808	43.708	28.310	78.018
SETTEMBRE	22.822	18.886	3.827	2.528	780	442	583	282	6.381	2.872	38.143	22.610	55.753
OTTOBRE	18.318	15.880	3.821	2.758	842	478	581	317	5.828	2.842	30.488	21.641	52.038
NOVEMBRE	17.318	13.943	3.382	2.468	772	447	531	288	5.682	2.750	27.485	19.888	47.381
DICEMBRE	20.611	15.134	2.838	2.877	684	382	424	224	4.240	2.108	28.745	19.808	48.651
TOTALE	251.871	188.608	40.882	29.260	8.118	5.221	5.926	3.218	62.407	31.252	370.315	255.647	626.962

AUTOSTRADA A1 MILANO - NAPOLI
 TRATTA: ROMA-NAPOLI

Anno 2007

Mesi	DISTRIBUZIONE MENSILE DEL TRAFFICO PAGANTE (in migliaia di chilometri percorsi)										Totale		
	Classi di pedaggio										Pianura	Montagna	Complessivo
	A		B		3		4		5				
Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Complessivo	
GENNAIO	303.882	-	37.478	-	5.681	-	4.048	-	35.335	-	386.217	-	386.217
FEBBRAIO	258.948	-	37.374	-	5.848	-	4.067	-	35.158	-	341.101	-	341.101
MARZO	388.363	-	44.780	-	8.705	-	4.888	-	48.487	-	488.213	-	488.213
APRILE	388.428	-	43.125	-	5.943	-	4.078	-	33.437	-	445.108	-	445.108
MAGGIO	328.118	-	47.248	-	6.850	-	4.924	-	48.148	-	427.888	-	427.888
GIUGNO	347.888	-	45.880	-	5.686	-	4.798	-	38.483	-	443.548	-	443.548
LUGLIO	380.428	-	47.151	-	7.184	-	5.827	-	40.004	-	478.882	-	478.882
AGOSTO	432.387	-	37.884	-	5.808	-	3.605	-	28.887	-	508.158	-	508.158
SETTEMBRE	388.238	-	44.174	-	6.471	-	4.755	-	38.888	-	451.886	-	451.886
OTTOBRE	321.810	-	47.073	-	6.845	-	5.187	-	41.283	-	422.248	-	422.248
NOVEMBRE	305.882	-	41.780	-	6.243	-	4.858	-	37.888	-	388.108	-	388.108
DICEMBRE	323.882	-	35.888	-	5.128	-	3.841	-	29.027	-	388.583	-	388.583
TOTALE	4.016.820	-	508.810	-	75.482	-	53.570	-	488.130	-	5.086.822	-	5.086.822

AUTOSTRADA A4 TORINO - TRIESTE
 TRATTA: MILANO-BRESCIA

Anno 2007

Mesi	DISTRIBUZIONE MENSILE DEL TRAFFICO PAGANTE (in migliaia di chilometri percorsi)										Totale		
	Classi di pedaggio										Pianura	Montagna	Complessivo
	A		B		3		4		5				
Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Complessivo	
GENNAIO	188.206	-	83.524	-	5.683	-	2.598	-	27.915	-	268.895	-	268.893
FEBBRAIO	187.310	-	84.071	-	5.694	-	2.578	-	28.200	-	257.883	-	257.883
MARZO	217.310	-	39.486	-	6.593	-	3.020	-	31.389	-	297.817	-	297.817
APRILE	228.838	-	35.885	-	5.738	-	2.584	-	25.876	-	298.837	-	298.837
MAGGIO	221.481	-	40.333	-	6.878	-	2.681	-	30.658	-	302.290	-	302.290
GIUGNO	223.289	-	38.243	-	6.688	-	2.779	-	30.785	-	298.883	-	298.883
LUGLIO	243.288	-	38.795	-	7.706	-	2.937	-	30.216	-	323.892	-	323.892
AGOSTO	217.116	-	27.798	-	5.067	-	1.859	-	18.996	-	270.730	-	270.730
SETTEMBRE	231.034	-	38.565	-	6.506	-	2.761	-	28.885	-	307.893	-	307.893
OTTOBRE	233.823	-	43.038	-	7.301	-	3.110	-	33.854	-	320.713	-	320.713
NOVEMBRE	218.886	-	38.770	-	6.501	-	2.643	-	30.852	-	286.859	-	286.859
DICEMBRE	213.546	-	32.398	-	4.834	-	2.097	-	22.931	-	278.869	-	278.869
TOTALE	2.832.682	-	441.806	-	75.588	-	31.894	-	338.400	-	3.526.428	-	3.526.428

AUTOSTRADA A7 MILANO - GENOVA
 TRATTA: SERRAVALLE-GENOVA

Anno 2007

Mesi	DISTRIBUZIONE MENSILE DEL TRAFFICO PAGANTE (in migliaia di chilometri percorsi)										Totale		
	Classi di pedaggio										Pianura	Montagna	Complessivo
	A		B		3		4		5				
Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Complessivo	
GENNAIO	-	38.203	-	4.038	-	737	-	913	-	4.675	-	48.488	48.488
FEBBRAIO	-	33.003	-	4.020	-	738	-	788	-	4.498	-	43.028	43.028
MARZO	-	36.685	-	4.778	-	825	-	905	-	6.120	-	61.213	61.213
APRILE	-	44.798	-	4.671	-	795	-	736	-	4.335	-	55.175	55.175
MAGGIO	-	43.088	-	5.142	-	888	-	915	-	5.369	-	55.400	55.400
GIUGNO	-	46.820	-	4.860	-	504	-	891	-	5.025	-	58.890	58.890
LUGLIO	-	52.145	-	5.090	-	1.008	-	937	-	5.174	-	64.356	64.356
AGOSTO	-	47.258	-	3.931	-	788	-	872	-	3.771	-	58.393	58.393
SETTEMBRE	-	45.582	-	4.840	-	937	-	802	-	4.848	-	58.489	58.489
OTTOBRE	-	43.411	-	5.177	-	882	-	853	-	5.494	-	55.898	55.898
NOVEMBRE	-	39.158	-	4.540	-	744	-	852	-	4.985	-	49.277	49.277
DICEMBRE	-	36.681	-	3.797	-	568	-	619	-	3.848	-	45.504	45.504
TOTALE	-	607.013	-	54.888	-	8.588	-	8.667	-	58.734	-	637.889	637.889

AUTOSTRADA A8/A9 MILANO-LAGHI

Anno 2007

Mesi	DISTRIBUZIONE MENSILE DEL TRAFFICO PAGANTE (in migliaia di chilometri percorsi)										Totale		
	Classi di pedaggio										Pianura	Montagna	Complessivo
	A		B		3		4		5				
Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Complessivo	
GENNAIO	147.231	8.488	16.885	868	2.101	75	1.028	88	8.480	828	174.653	8.809	184.562
FEBBRAIO	141.240	7.506	18.238	870	2.187	81	1.085	92	8.680	840	188.380	8.388	178.779
MARZO	185.448	9.438	19.009	831	2.550	103	1.269	112	8.885	739	198.193	11.283	209.476
APRILE	186.088	10.540	17.381	891	2.272	117	1.893	97	7.982	585	193.822	12.230	206.052
MAGGIO	173.827	10.718	20.643	1.042	2.630	158	1.282	109	8.239	842	207.831	12.887	220.288
GIUGNO	172.488	10.992	19.258	895	2.884	181	1.244	108	8.084	652	205.056	12.891	217.947
LUGLIO	188.088	12.850	18.804	1.019	3.823	388	1.294	114	8.541	701	217.601	16.092	232.589
AGOSTO	138/145	10.486	12.886	794	2.285	251	800	77	5.886	480	160.450	12.087	172.487
SETTEMBRE	172.228	11.857	18.838	943	2.893	184	1.168	97	8.776	633	208.738	12.895	218.883
OTTOBRE	173.820	10.232	20.304	838	2.348	128	1.320	108	10.004	738	208.197	12.182	220.328
NOVEMBRE	187.388	8.384	18.838	760	2.337	88	1.188	97	8.122	875	188.280	10.883	198.882
DICEMBRE	153.748	9.880	14.977	653	1.783	88	873	70	8.722	488	178.164	10.238	188.491
TOTALE	1.845.892	120.860	213.820	10.152	30.275	1.705	13.873	1.188	103.578	7.520	2.306.136	141.454	2.446.590

AUTOSTRADA A8/A26
 DIRAMAZIONE GALLARATE-GATTICO

Anno 2007

Mesi	DISTRIBUZIONE MENSILE DEL TRAFFICO PAGANTE (in migliaia di chilometri percorsi)										Totale		
	Classi di pedaggio										Pianura	Montagna	Complessivo
	A		B		3		4		5				
Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Complessivo	
GENNAIO	23.331	9.571	2.784	1.018	451	163	134	56	1.312	581	28.012	10.369	38.381
FEBBRAIO	22.629	7.882	2.895	1.055	475	174	145	60	1.358	574	26.804	9.757	36.561
MARZO	29.822	9.517	3.489	1.289	554	204	172	72	1.543	657	32.371	11.249	44.120
APRILE	29.899	11.136	3.205	1.221	495	181	140	52	1.313	582	34.852	13.181	48.034
MAGGIO	29.411	10.208	3.852	1.397	587	218	188	82	1.570	679	34.447	12.582	47.029
GIUGNO	29.810	10.958	3.448	1.357	572	208	164	78	1.506	651	35.421	13.181	48.612
LUGLIO	33.228	12.711	3.703	1.423	644	235	191	88	1.804	703	38.370	15.152	54.522
AGOSTO	27.188	11.081	3.321	1.222	547	191	158	62	1.604	611	30.751	12.558	43.309
SETTEMBRE	28.520	11.197	3.309	1.277	533	195	173	74	1.418	620	34.944	13.384	48.328
OTTOBRE	28.450	10.441	3.591	1.347	551	212	174	78	1.878	721	34.489	12.608	47.098
NOVEMBRE	26.338	9.223	3.147	1.189	486	182	114	78	1.502	657	30.659	11.391	42.050
DICEMBRE	24.472	8.645	2.585	914	378	131	117	45	1.111	489	28.660	10.404	39.064
TOTALE	327.816	121.691	88.266	14.491	6.112	2.233	1.905	788	18.739	7.285	380.681	148.418	637.289

AUTOSTRADA A10 GENOVA - VENTIMIGLIA
 TRATTA: GENOVA-SAVONA

Anno 2007

Mesi	DISTRIBUZIONE MENSILE DEL TRAFFICO PAGANTE (in migliaia di chilometri percorsi)										Totale		
	Classi di pedaggio										Pianura	Montagna	Complessivo
	A		B		3		4		5				
Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Complessivo	
GENNAIO	-	53.013	-	5.588	-	722	-	778	-	6.938	-	86.737	86.737
FEBBRAIO	-	48.778	-	5.582	-	732	-	753	-	6.988	-	81.743	81.743
MARZO	-	57.846	-	8.371	-	888	-	918	-	8.848	-	73.181	73.181
APRILE	-	87.844	-	8.918	-	897	-	754	-	6.734	-	81.917	81.917
MAGGIO	-	63.659	-	7.244	-	975	-	894	-	8.524	-	78.237	78.237
GIUGNO	-	72.222	-	7.188	-	978	-	858	-	8.146	-	87.388	87.388
LUGLIO	-	84.800	-	7.885	-	1.148	-	877	-	8.248	-	100.275	100.275
AGOSTO	-	83.985	-	6.588	-	931	-	518	-	4.378	-	89.588	89.588
SETTEMBRE	-	88.527	-	8.103	-	818	-	785	-	5.885	-	92.786	92.786
OTTOBRE	-	58.820	-	8.885	-	895	-	901	-	8.885	-	74.307	74.307
NOVEMBRE	-	53.120	-	8.122	-	772	-	802	-	8.230	-	61.947	61.947
DICEMBRE	-	54.389	-	5.431	-	531	-	380	-	4.839	-	65.858	65.858
TOTALE	-	781.484	-	78.735	-	10.529	-	9.529	-	71.147	-	937.418	937.418

AUTOSTRADA A11 FIRENZE - PISA NORD

Anno 2007

Mesi	DISTRIBUZIONE MENSILE DEL TRAFFICO PAGANTE (in migliaia di chilometri percorsi)										Totale		
	Classi di pedaggio										Pianura	Montagna	Complessivo
	A		B		3		4		5				
Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Complessivo	
GENNAIO	89.078	13	11.880	3	1.577	1	846	0	7.281	2	117.591	19	117.579
FEBBRAIO	80.697	12	11.849	3	1.883	1	869	0	7.175	2	112.948	18	112.267
MARZO	105.233	14	14.492	3	2.822	1	1.047	0	8.272	3	130.877	21	130.898
APRILE	117.206	19	14.197	3	1.879	1	894	0	7.182	2	141.338	23	141.360
MAGGIO	116.553	16	15.929	4	2.235	1	1.082	0	8.495	3	144.308	24	144.326
GIUGNO	126.442	17	15.972	4	2.158	1	1.010	0	7.889	3	154.468	25	154.489
LUGLIO	141.481	17	15.826	4	2.385	1	1.063	0	8.449	3	168.174	25	168.188
AGOSTO	127.971	16	11.889	3	1.752	1	862	0	5.925	2	148.108	21	148.126
SETTEMBRE	120.370	18	14.188	4	2.074	1	1.016	0	8.211	3	146.332	26	146.358
OTTOBRE	111.443	19	15.780	4	2.179	1	1.213	0	8.487	3	148.882	28	148.120
NOVEMBRE	102.038	18	13.677	4	1.876	1	1.039	0	6.452	3	127.882	26	127.108
DICEMBRE	98.751	17	11.363	4	1.448	1	788	0	6.080	2	118.481	24	118.485
TOTALE	1.353.712	192	168.884	44	23.574	8	11.524	4	82.757	32	1.648.241	280	1.648.520

AUTOSTRADA A12 GENOVA - ROSIGNANO MARITTIMO
 TRATTA: GENOVA-SESTRI LEVANTE

Anno 2007

Mesi	DISTRIBUZIONE MENSILE DEL TRAFFICO PAGANTE (in migliaia di chilometri percorsi)										Totale		
	Classi di pedaggio										Pianura	Montagna	Complessivo
	A		B		3		4		5				
Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Complessivo	
GENNAIO	-	58.803	-	8.289	-	748	-	898	-	8.598	-	88.444	88.444
FEBBRAIO	-	51.880	-	8.183	-	753	-	598	-	8.675	-	63.248	63.248
MARZO	-	81.060	-	7.533	-	808	-	798	-	4.400	-	74.804	74.804
APRILE	-	88.750	-	7.490	-	888	-	587	-	3.751	-	87.443	87.443
MAGGIO	-	86.589	-	8.011	-	1.007	-	889	-	4.441	-	88.735	88.735
GIUGNO	-	71.282	-	7.348	-	894	-	819	-	4.044	-	84.682	84.682
LUGLIO	-	81.012	-	8.881	-	1.150	-	868	-	4.188	-	85.082	85.082
AGOSTO	-	89.641	-	8.880	-	808	-	427	-	2.801	-	91.778	91.778
SETTEMBRE	-	89.149	-	7.167	-	889	-	630	-	4.181	-	82.018	82.018
OTTOBRE	-	85.424	-	7.827	-	918	-	737	-	4.811	-	78.728	78.728
NOVEMBRE	-	57.948	-	8.608	-	787	-	836	-	4.584	-	70.588	70.588
DICEMBRE	-	56.148	-	5.782	-	814	-	474	-	3.288	-	68.218	68.218
TOTALE	-	789.558	-	85.922	-	10.531	-	7.408	-	48.185	-	941.588	941.588

AUTOSTRADA A12 ROMA - CIVITAVECCHIA

Anno 2007

Mesi	DISTRIBUZIONE MENSILE DEL TRAFFICO PAGANTE (in migliaia di chilometri percorsi)										Totale		
	Classi di pedaggio										Pianura	Montagna	Complessivo
	A		B		3		4		5				
Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Complessivo	
GENNAIO	48.387	-	3.487	-	512	-	550	-	3.088	-	47.944	-	47.944
FEBBRAIO	38.324	-	3.427	-	518	-	520	-	3.048	-	43.844	-	43.844
MARZO	43.828	-	4.321	-	838	-	828	-	3.458	-	52.571	-	52.571
APRILE	83.408	-	4.784	-	828	-	544	-	2.972	-	82.905	-	82.905
MAGGIO	52.088	-	5.487	-	693	-	695	-	3.604	-	61.382	-	61.382
GIUGNO	81.328	-	5.818	-	724	-	582	-	3.289	-	71.528	-	71.528
LUGLIO	75.884	-	5.882	-	625	-	860	-	3.670	-	84.880	-	84.880
AGOSTO	72.158	-	5.038	-	721	-	481	-	3.118	-	81.448	-	81.448
SETTEMBRE	64.845	-	4.787	-	656	-	638	-	3.275	-	84.105	-	84.105
OTTOBRE	47.211	-	4.888	-	635	-	872	-	3.621	-	57.188	-	57.188
NOVEMBRE	43.148	-	4.111	-	596	-	812	-	3.885	-	51.830	-	51.830
DICEMBRE	48.011	-	3.387	-	598	-	440	-	2.487	-	58.785	-	58.785
TOTALE	622.388	-	65.180	-	7.648	-	8.778	-	38.878	-	738.818	-	738.818

AUTOSTRADA A13 BOLOGNA-PADOVA

Anno 2007

Mesi	DISTRIBUZIONE MENSILE DEL TRAFFICO PAGANTE (in migliaia di chilometri percorsi)										Totale		
	Classi di pedaggio										Pianura	Montagna	Complessivo
	A		B		3		4		5				
Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Complessivo	
GENNAIO	118.255	-	18.388	-	3.525	-	1.791	-	18.816	-	152.688	-	152.688
FEBBRAIO	108.944	-	19.172	-	3.621	-	1.880	-	18.888	-	144.483	-	144.483
MARZO	122.818	-	23.268	-	4.384	-	2.287	-	21.883	-	174.888	-	174.888
APRILE	130.113	-	22.128	-	3.848	-	1.877	-	18.444	-	176.608	-	176.608
MAGGIO	127.448	-	24.158	-	4.664	-	2.238	-	22.024	-	180.404	-	180.404
GIUGNO	131.782	-	23.220	-	4.447	-	2.181	-	28.888	-	182.288	-	182.288
LUGLIO	140.880	-	24.003	-	4.891	-	2.223	-	22.222	-	184.338	-	184.338
AGOSTO	140.888	-	18.487	-	3.738	-	1.880	-	15.718	-	180.184	-	180.184
SETTEMBRE	138.573	-	23.293	-	4.344	-	2.128	-	28.887	-	187.285	-	187.285
OTTOBRE	128.888	-	24.633	-	4.332	-	2.441	-	23.782	-	184.978	-	184.978
NOVEMBRE	117.428	-	21.888	-	4.008	-	2.112	-	21.811	-	188.727	-	188.727
DICEMBRE	116.888	-	18.178	-	3.288	-	1.782	-	18.834	-	165.388	-	165.388
TOTALE	1.584.851	-	288.488	-	48.281	-	24.528	-	241.875	-	2.078.753	-	2.078.753

AUTOSTRADA A14 BOLOGNA - TARANTO
 DIRAMAZIONE DI RAVENNA

Anno 2007

Mesi	DISTRIBUZIONE MENSILE DEL TRAFFICO PAGANTE (in migliaia di chilometri percorsi)												
	Classi di pedaggio												
	A		B		3		4		5		Totale		
	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Complessivo
GENNAIO	8.883	-	1.126	-	193	-	148	-	2.019	-	12.169	-	12.168
FEBBRAIO	8.459	-	1.172	-	198	-	153	-	2.111	-	12.100	-	12.100
MARZO	10.824	-	1.453	-	230	-	201	-	2.388	-	14.886	-	14.888
APRILE	13.838	-	1.465	-	214	-	168	-	1.943	-	17.415	-	17.415
MAGGIO	13.778	-	1.608	-	254	-	192	-	2.338	-	18.170	-	18.178
GIUGNO	18.034	-	1.511	-	250	-	174	-	2.120	-	20.858	-	20.859
LUGLIO	17.826	-	1.828	-	267	-	170	-	2.148	-	22.048	-	22.048
AGOSTO	15.089	-	1.276	-	205	-	126	-	1.448	-	18.122	-	18.122
SETTEMBRE	12.542	-	1.428	-	219	-	171	-	2.120	-	18.488	-	18.488
OCTOBRE	10.283	-	1.424	-	231	-	201	-	2.424	-	14.482	-	14.482
NOVEMBRE	9.378	-	1.268	-	209	-	174	-	2.245	-	13.264	-	13.264
DICEMBRE	8.974	-	1.082	-	188	-	121	-	1.574	-	11.768	-	11.768
TOTALE	145.774	-	18.511	-	2.538	-	2.002	-	24.889	-	191.794	-	191.784

AUTOSTRADA A14 BOLOGNA - TARANTO
 TRATTA: BOLOGNA-ANCONA

Anno 2007

Mesi	DISTRIBUZIONE MENSILE DEL TRAFFICO PAGANTE (in migliaia di chilometri percorsi)												
	Classi di pedaggio												
	A		B		3		4		5		Totale		
	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Complessivo
GENNAIO	265.986	-	40.738	-	10.956	-	4.857	-	55.890	-	377.608	-	377.608
FEBBRAIO	242.069	-	42.088	-	10.299	-	5.138	-	56.870	-	356.282	-	356.282
MARZO	288.804	-	50.774	-	12.042	-	6.086	-	64.147	-	421.672	-	421.672
APRILE	353.801	-	60.860	-	10.956	-	4.988	-	52.845	-	472.553	-	472.553
MAGGIO	330.315	-	66.839	-	12.950	-	5.978	-	63.193	-	487.994	-	487.994
GIUGNO	395.894	-	64.984	-	12.795	-	6.757	-	80.184	-	528.354	-	528.354
LUGLIO	452.621	-	57.472	-	14.274	-	6.872	-	83.257	-	593.598	-	593.598
AGOSTO	508.471	-	48.741	-	10.591	-	3.904	-	42.802	-	612.549	-	612.549
SETTEMBRE	387.628	-	54.854	-	12.113	-	6.679	-	80.725	-	501.001	-	501.001
OCTOBRE	344.395	-	53.068	-	12.582	-	6.704	-	88.502	-	442.833	-	442.833
NOVEMBRE	280.244	-	47.054	-	11.181	-	6.523	-	80.584	-	404.697	-	404.697
DICEMBRE	280.208	-	38.888	-	8.681	-	4.213	-	45.432	-	384.444	-	384.444
TOTALE	4.075.098	-	594.228	-	159.276	-	84.224	-	632.752	-	5.564.551	-	5.564.551

AUTOSTRADA A14 BOLOGNA - TARANTO
 TRATTA: ANCONA-PESCARA

Anno 2007

Mesi	DISTRIBUZIONE MENSILE DEL TRAFFICO PAGANTE (in migliaia di chilometri percorsi)												
	Classi di pedaggio												
	A		B		3		4		5		Totale		
	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Complessivo
GENNAIO	105.271	-	16.042	-	3.832	-	2.085	-	20.886	-	148.107	-	148.107
FEBBRAIO	82.355	-	16.288	-	3.880	-	2.182	-	20.858	-	135.687	-	135.687
MARZO	107.389	-	18.635	-	4.588	-	2.538	-	24.118	-	158.168	-	158.168
APRILE	130.873	-	19.197	-	4.081	-	2.181	-	18.852	-	175.884	-	175.884
MAGGIO	118.481	-	21.833	-	4.882	-	2.585	-	23.838	-	171.817	-	171.817
GIUGNO	132.528	-	21.129	-	4.815	-	2.470	-	22.702	-	184.945	-	184.945
LUGLIO	151.548	-	22.783	-	5.363	-	2.968	-	24.258	-	216.821	-	216.821
AGOSTO	207.972	-	18.987	-	4.078	-	1.659	-	16.821	-	250.208	-	250.208
SETTEMBRE	136.488	-	20.510	-	4.889	-	2.454	-	23.255	-	187.274	-	187.274
OCTOBRE	117.680	-	20.528	-	4.834	-	2.724	-	25.697	-	170.872	-	170.872
NOVEMBRE	109.234	-	18.285	-	4.294	-	2.421	-	22.840	-	157.377	-	157.377
DICEMBRE	114.954	-	15.881	-	3.463	-	1.829	-	17.126	-	153.672	-	153.672
TOTALE	1.538.281	-	238.055	-	52.889	-	27.759	-	281.840	-	2.109.241	-	2.109.241

AUTOSTRADA A14 BOLOGNA - TARANTO
 DIRAMAZIONE DI RAVENNA

Anno 2007

Mesi	DISTRIBUZIONE MENSILE DEL TRAFFICO PAGANTE (in migliaia di chilometri percorsi)										Totale		
	Classi di pedaggio										Pianura	Montagna	Complessivo
	A		B		3		4		5				
Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Complessivo	
GENNAIO	8.883	-	1.125	-	183	-	146	-	2.319	-	12.168	-	12.168
FEBBRAIO	8.459	-	1.172	-	186	-	183	-	2.111	-	12.100	-	12.100
MARZO	10.824	-	1.452	-	239	-	201	-	2.398	-	14.886	-	14.886
APRILE	13.836	-	1.465	-	214	-	156	-	1.943	-	17.415	-	17.415
MAGGIO	13.778	-	1.609	-	254	-	192	-	2.339	-	18.170	-	18.170
GIUGNO	16.894	-	1.811	-	250	-	174	-	2.129	-	20.859	-	20.859
LUGLIO	17.828	-	1.628	-	267	-	178	-	2.148	-	22.048	-	22.048
AGOSTO	15.088	-	1.278	-	206	-	126	-	1.446	-	18.122	-	18.122
SETTEMBRE	12.542	-	1.428	-	218	-	171	-	2.128	-	16.488	-	16.488
OTTOBRE	10.203	-	1.424	-	231	-	261	-	2.424	-	14.482	-	14.482
NOVEMBRE	9.978	-	1.258	-	208	-	174	-	2.245	-	13.261	-	13.261
DICEMBRE	8.874	-	1.082	-	186	-	121	-	1.674	-	11.788	-	11.788
TOTALE	145.774	-	18.511	-	2.838	-	2.082	-	24.889	-	191.794	-	191.794

AUTOSTRADA A14 BOLOGNA - TARANTO
 TRATTA: BOLOGNA-ANCONA

Anno 2007

Mesi	DISTRIBUZIONE MENSILE DEL TRAFFICO PAGANTE (in migliaia di chilometri percorsi)										Totale		
	Classi di pedaggio										Pianura	Montagna	Complessivo
	A		B		3		4		5				
Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Complessivo	
GENNAIO	285.868	-	40.738	-	10.656	-	4.857	-	55.880	-	377.898	-	377.898
FEBBRAIO	242.088	-	42.088	-	10.398	-	5.138	-	58.870	-	358.282	-	358.282
MARZO	288.694	-	50.774	-	12.942	-	8.905	-	84.147	-	421.572	-	421.572
APRILE	353.001	-	50.880	-	10.855	-	4.983	-	52.945	-	472.553	-	472.553
MAGGIO	330.316	-	65.698	-	12.950	-	5.978	-	63.133	-	467.984	-	467.984
GIUGNO	385.834	-	54.884	-	12.796	-	5.767	-	80.104	-	529.354	-	529.354
LUGLIO	452.621	-	67.472	-	14.374	-	5.872	-	83.257	-	593.589	-	593.589
AGOSTO	508.471	-	48.741	-	10.531	-	3.804	-	47.902	-	612.548	-	612.548
SETTEMBRE	387.628	-	54.884	-	12.113	-	5.878	-	38.726	-	501.031	-	501.031
OTTOBRE	304.305	-	63.088	-	12.652	-	8.204	-	38.802	-	442.033	-	442.033
NOVEMBRE	280.244	-	47.064	-	11.101	-	5.823	-	68.684	-	404.897	-	404.897
DICEMBRE	268.208	-	38.889	-	8.801	-	4.213	-	45.432	-	384.444	-	384.444
TOTALE	4.075.088	-	694.238	-	188.370	-	84.224	-	692.792	-	5.584.551	-	5.584.551

AUTOSTRADA A14 BOLOGNA - TARANTO
 TRATTA: ANCONA-PESCARA

Anno 2007

Mesi	DISTRIBUZIONE MENSILE DEL TRAFFICO PAGANTE (in migliaia di chilometri percorsi)										Totale		
	Classi di pedaggio										Pianura	Montagna	Complessivo
	A		B		3		4		5				
Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Complessivo	
GENNAIO	105.271	-	18.942	-	3.632	-	2.095	-	20.880	-	148.107	-	148.107
FEBBRAIO	82.355	-	16.280	-	3.908	-	2.182	-	20.938	-	135.887	-	135.887
MARZO	107.389	-	19.335	-	4.586	-	2.638	-	24.118	-	158.188	-	158.188
APRILE	138.873	-	18.197	-	4.081	-	2.191	-	18.882	-	175.994	-	175.994
MAGGIO	119.491	-	21.923	-	4.882	-	2.685	-	23.638	-	171.817	-	171.817
GIUGNO	132.828	-	21.126	-	4.815	-	2.479	-	22.702	-	184.045	-	184.045
LUGLIO	181.848	-	22.783	-	5.583	-	2.688	-	24.258	-	218.821	-	218.821
AGOSTO	207.972	-	19.587	-	4.878	-	1.650	-	18.821	-	256.208	-	256.208
SETTEMBRE	138.485	-	20.518	-	4.568	-	2.454	-	23.255	-	187.274	-	187.274
OTTOBRE	117.880	-	20.528	-	4.824	-	2.724	-	25.087	-	170.872	-	170.872
NOVEMBRE	108.934	-	18.385	-	4.388	-	2.421	-	22.840	-	157.317	-	157.317
DICEMBRE	114.854	-	15.881	-	3.403	-	1.825	-	17.128	-	153.072	-	153.072
TOTALE	1.938.281	-	230.856	-	62.889	-	27.758	-	261.840	-	2.108.241	-	2.108.241

AUTOSTRADA A14 BOLOGNA - TARANTO
 TRATTA: PESCARA-LANCIANO

Anno 2007

Mesi	DISTRIBUZIONE MENSILE DEL TRAFFICO PAGANTE (in migliaia di chilometri percorsi)										Totale		
	Classi di pedaggio										Pianura	Montagna	Complessivo
	A		B		3		4		5				
Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Complessivo	
GENNAIO	11.030	23.419	1.773	3.323	403	730	228	441	2.237	4.109	15.682	32.012	47.694
FEBBRAIO	9.466	19.780	1.756	3.298	406	740	233	455	2.217	4.064	14.071	28.349	42.419
MARZO	11.071	22.657	2.100	3.977	481	860	289	516	2.690	4.678	16.461	32.867	49.328
APRILE	13.513	28.065	2.054	3.918	426	780	233	456	2.114	3.847	18.340	37.004	55.344
MAGGIO	12.286	25.454	2.280	4.304	488	808	272	540	2.634	4.571	17.810	35.777	53.587
GIUGNO	13.640	27.828	2.266	4.266	502	809	261	519	2.447	4.428	19.116	37.850	57.066
LUGLIO	17.325	34.227	2.466	4.623	559	1.005	280	552	2.603	4.866	23.247	45.104	68.351
AGOSTO	22.382	44.628	2.166	4.132	437	798	173	338	1.834	3.272	26.991	53.168	80.159
SETTEMBRE	14.127	28.603	2.166	4.075	466	880	280	510	2.488	4.482	19.557	38.548	58.105
OTTOBRE	12.068	24.271	2.259	4.110	514	804	282	504	2.692	4.891	17.816	34.799	52.615
NOVEMBRE	11.254	22.806	2.010	3.687	468	838	269	543	2.442	4.438	18.443	37.082	48.525
DICEMBRE	11.005	24.445	1.703	3.135	369	698	187	391	1.833	3.338	16.094	31.898	47.972
TOTALE	160.085	326.134	25.038	46.677	5.544	10.010	2.269	5.845	28.082	50.844	221.619	439.689	661.308

AUTOSTRADA A14 BOLOGNA - TARANTO
 TRATTA: LANCIANO-CANOSA

Anno 2007

Mesi	DISTRIBUZIONE MENSILE DEL TRAFFICO PAGANTE (in migliaia di chilometri percorsi)										Totale		
	Classi di pedaggio										Pianura	Montagna	Complessivo
	A		B		3		4		5				
Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Complessivo	
GENNAIO	45.083	20.596	6.273	3.227	1.578	780	627	488	9.518	4.827	83.285	78.667	161.952
FEBBRAIO	34.840	16.892	6.276	3.220	1.587	781	655	612	9.427	4.810	52.768	26.803	79.571
MARZO	29.462	18.082	7.631	3.887	1.648	810	1.907	573	10.864	5.309	80.833	28.752	109.585
APRILE	57.985	25.212	7.872	3.625	1.694	832	848	495	8.525	4.331	78.515	34.865	113.380
MAGGIO	47.517	21.864	8.417	4.200	1.889	960	1.834	585	10.420	5.133	88.787	32.821	121.608
GIUGNO	57.280	25.276	8.428	4.180	1.842	962	885	538	10.243	4.867	78.865	35.824	114.789
LUGLIO	90.685	32.927	9.373	4.665	2.226	1.073	1.033	585	10.978	5.225	104.324	44.470	148.795
AGOSTO	128.588	47.526	9.411	4.263	1.873	892	882	388	7.934	3.805	148.478	58.864	207.341
SETTEMBRE	62.455	27.053	8.402	4.068	1.645	890	1.009	690	10.752	5.165	94.562	37.793	132.355
OTTOBRE	46.301	21.558	8.210	4.068	1.821	908	1.188	822	11.854	5.827	68.189	32.305	100.494
NOVEMBRE	42.842	19.974	7.306	3.848	1.802	821	936	581	10.888	5.153	63.034	30.255	93.289
DICEMBRE	51.612	22.888	8.435	3.123	1.506	727	817	427	8.583	3.850	68.857	30.865	99.722
TOTALE	691.012	308.882	94.634	48.282	21.780	10.826	11.276	6.324	120.883	57.851	938.195	421.945	1.360.140

AUTOSTRADA A14 BOLOGNA - TARANTO
 TRATTA: CANOSA-TARANTO

Anno 2007

Mesi	DISTRIBUZIONE MENSILE DEL TRAFFICO PAGANTE (in migliaia di chilometri percorsi)										Totale		
	Classi di pedaggio										Pianura	Montagna	Complessivo
	A		B		3		4		5				
Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Complessivo	
GENNAIO	44.885	-	5.294	-	1.182	-	488	-	6.250	-	56.718	-	56.718
FEBBRAIO	37.721	-	5.274	-	1.074	-	481	-	5.208	-	49.772	-	49.772
MARZO	43.893	-	8.462	-	1.283	-	688	-	5.897	-	57.257	-	57.257
APRILE	59.380	-	8.288	-	1.128	-	620	-	4.882	-	68.858	-	68.858
MAGGIO	47.880	-	7.023	-	1.283	-	820	-	6.872	-	62.787	-	62.787
GIUGNO	54.879	-	8.588	-	1.271	-	589	-	6.694	-	68.887	-	68.887
LUGLIO	78.705	-	7.325	-	1.484	-	844	-	6.202	-	88.350	-	88.350
AGOSTO	108.504	-	7.280	-	1.283	-	459	-	4.574	-	114.210	-	114.210
SETTEMBRE	58.421	-	6.838	-	1.270	-	834	-	6.855	-	74.116	-	74.116
OTTOBRE	47.598	-	6.887	-	1.817	-	717	-	6.388	-	62.887	-	62.887
NOVEMBRE	49.238	-	6.310	-	1.269	-	823	-	6.854	-	58.033	-	58.033
DICEMBRE	48.359	-	6.628	-	1.090	-	606	-	5.025	-	61.618	-	61.618
TOTALE	653.486	-	77.422	-	14.789	-	6.977	-	87.888	-	819.676	-	819.676

AUTOSTRADA A18 NAPOLI-CANOSA

Anno 2007

Mesi	DISTRIBUZIONE MENSILE DEL TRAFFICO PAGANTE (in migliaia di chilometri percorsi)										Totale		
	Classi di pedaggio										Pianura	Montagna	Complessivo
	A		B		3		4		5				
Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna		
GENNAIO	42.882	45.949	4.588	8.290	868	1.080	326	518	2.734	4.876	51.203	58.828	100.828
FEBBRAIO	39.175	40.428	4.585	8.208	836	1.020	329	588	2.642	4.798	47.370	53.013	100.382
MARZO	45.305	48.749	5.538	7.577	733	1.185	376	873	3.018	5.474	54.989	61.869	118.829
APRILE	49.273	55.085	5.950	7.236	847	1.077	332	808	2.592	4.878	67.964	80.894	128.878
MAGGIO	47.888	51.831	5.784	8.183	786	1.281	375	828	3.089	5.568	67.858	87.441	125.288
GIUGNO	49.088	53.875	5.478	7.589	778	1.222	388	588	3.081	5.581	58.620	88.857	127.477
LUGLIO	53.813	58.482	5.727	7.895	823	1.387	417	877	3.282	8.505	84.072	76.847	138.919
AGOSTO	52.881	70.889	4.378	8.502	683	1.143	273	563	2.544	8.888	80.848	87.775	149.816
SETTEMBRE	49.710	56.748	5.503	8.048	843	1.418	378	708	3.097	8.328	59.528	75.288	134.788
OTTOBRE	47.371	51.133	5.981	8.895	871	1.439	441	797	3.308	8.548	67.852	88.537	126.488
NOVEMBRE	48.810	49.372	5.363	7.588	774	1.301	383	817	2.975	5.427	65.108	83.268	118.378
DICEMBRE	48.278	48.798	4.378	8.071	818	1.010	281	473	2.828	4.168	63.884	80.987	114.380
TOTALE	588.354	628.123	62.348	87.878	8.802	14.478	4.321	7.388	34.878	78.831	678.487	888.275	1.488.771

AUTOSTRADA A23 UDINE-TARVISIO

Anno 2007

Mesi	DISTRIBUZIONE MENSILE DEL TRAFFICO PAGANTE (in migliaia di chilometri percorsi)										Totale		
	Classi di pedaggio										Pianura	Montagna	Complessivo
	A		B		3		4		5				
Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna		
GENNAIO	12.388	12.821	2.811	2.852	546	589	427	581	3.888	5.494	25.088	21.758	48.787
FEBBRAIO	15.117	8.887	2.888	2.878	243	850	451	885	3.988	6.687	22.768	18.258	42.023
MARZO	18.113	10.878	3.348	3.368	488	830	585	741	4.518	8.384	24.988	21.888	48.888
APRILE	18.545	16.781	3.502	3.788	581	888	482	877	3.857	5.575	28.057	28.887	54.544
MAGGIO	21.042	17.141	4.002	4.168	818	888	524	718	4.388	8.884	30.783	28.881	58.883
GIUGNO	28.124	23.324	4.250	4.821	1.148	1.452	583	778	4.278	8.888	38.388	38.245	72.810
LUGLIO	32.723	30.517	4.825	5.087	1.557	3.014	801	847	4.447	8.318	43.951	44.703	88.885
AGOSTO	37.820	38.481	4.388	4.888	1.488	1.887	482	878	3.484	4.788	47.370	60.838	98.288
SETTEMBRE	27.388	25.105	4.328	4.817	888	1.215	523	728	4.030	6.878	37.220	37.538	74.758
OTTOBRE	18.887	11.852	3.664	3.873	521	588	533	743	4.478	8.384	25.884	22.888	48.544
NOVEMBRE	14.559	9.588	3.128	3.062	437	467	488	885	4.188	6.820	22.781	18.855	42.438
DICEMBRE	18.218	18.704	2.888	3.041	528	821	438	804	3.307	4.813	25.465	22.582	48.087
TOTALE	282.858	218.402	43.851	48.384	9.188	11.182	8.028	8.381	48.888	88.716	378.718	352.884	728.713

AUTOSTRADA A28 GENOVA VOLTRI - GRAVELLONA TOCE
 TRATTA: GENOVA VOLTRI-ALESSANDRIA

Anno 2007

Mesi	DISTRIBUZIONE MENSILE DEL TRAFFICO PAGANTE (in migliaia di chilometri percorsi)										Totale		
	Classi di pedaggio										Pianura	Montagna	Complessivo
	A		B		3		4		5				
Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna		
GENNAIO	-	53.513	-	8.143	-	1.038	-	1.504	-	11.307	-	73.487	73.487
FEBBRAIO	-	47.825	-	8.183	-	1.028	-	1.462	-	11.188	-	67.884	67.884
MARZO	-	58.685	-	7.757	-	1.271	-	1.771	-	13.022	-	82.537	82.537
APRILE	-	78.968	-	8.120	-	1.258	-	1.445	-	18.853	-	101.828	101.828
MAGGIO	-	88.088	-	8.372	-	1.385	-	1.788	-	12.585	-	102.885	102.885
GIUGNO	-	94.884	-	8.488	-	1.408	-	1.828	-	11.828	-	108.244	108.244
LUGLIO	-	103.884	-	8.885	-	1.723	-	1.721	-	12.071	-	128.423	128.423
AGOSTO	-	108.885	-	7.846	-	1.488	-	1.178	-	8.184	-	124.588	124.588
SETTEMBRE	-	78.884	-	7.883	-	1.284	-	1.578	-	11.888	-	101.587	101.587
OTTOBRE	-	58.146	-	7.812	-	1.328	-	1.777	-	13.388	-	82.415	82.415
NOVEMBRE	-	51.787	-	8.881	-	1.120	-	1.688	-	12.124	-	73.481	73.481
DICEMBRE	-	54.538	-	8.138	-	914	-	1.185	-	9.005	-	71.758	71.758
TOTALE	-	848.357	-	80.382	-	15.312	-	18.828	-	137.388	-	1.107.859	1.107.859

AUTOSTRADA A26 GENOVA-VOLTRI- GRAVELLONA TOCE
 TRATTA: ALESSANDRIA-GRAVELLONA TOCE

Anno 2007

Mesi	DISTRIBUZIONE MENSILE DEL TRAFFICO PAGANTE (in migliaia di chilometri percorsi)										Totale		
	Classi di pedaggio										Pianura	Montagna	Complessivo
	A		B		3		4		5				
Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Complessivo	
GENNAIO	43.484	13.781	5.678	1.723	1.013	268	720	110	5.824	1.053	58.757	16.945	75.702
FEBBRAIO	40.448	12.435	6.924	1.762	1.072	295	737	116	6.814	1.058	54.088	15.688	69.762
MARZO	49.010	15.123	7.220	2.222	1.269	349	840	132	6.519	1.203	64.089	19.020	83.896
APRILE	57.478	18.931	7.228	2.224	1.196	324	723	112	5.955	1.066	72.993	22.881	95.284
MAGGIO	53.888	18.748	7.941	2.473	1.391	382	888	156	6.881	1.248	70.967	20.988	91.594
GIUGNO	58.377	18.394	7.828	2.465	1.355	378	806	139	6.653	1.215	74.900	22.583	97.492
LUGLIO	59.674	22.773	8.489	2.803	1.486	420	819	145	6.737	1.285	87.214	27.237	114.451
AGOSTO	63.351	21.020	5.781	1.884	1.048	284	520	91	4.243	807	74.951	24.086	99.018
SETTEMBRE	68.246	18.653	7.282	2.370	1.267	351	831	146	6.385	1.187	74.942	23.708	97.751
OTTOBRE	52.186	17.188	7.882	2.433	1.272	387	845	143	7.498	1.348	88.874	21.484	110.358
NOVEMBRE	48.294	14.897	6.887	2.081	1.189	308	819	121	6.863	1.188	82.691	18.265	100.269
DICEMBRE	45.817	14.788	5.770	1.692	829	238	601	92	5.110	828	67.427	17.831	78.684
TOTALE	638.898	206.648	83.927	25.812	14.886	3.848	8.265	1.503	74.583	13.487	818.289	250.387	1.069.877

AUTOSTRADA A27 MESTRE-BELLUNO

Anno 2007

Mesi	DISTRIBUZIONE MENSILE DEL TRAFFICO PAGANTE (in migliaia di chilometri percorsi)										Totale		
	Classi di pedaggio										Pianura	Montagna	Complessivo
	A		B		3		4		5				
Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Complessivo	
GENNAIO	30.586	17.782	3.573	1.828	688	183	248	84	2.523	671	37.459	20.210	57.877
FEBBRAIO	28.286	18.804	3.732	1.865	584	175	288	79	2.658	822	36.517	19.138	65.854
MARZO	31.838	15.727	4.323	1.807	887	206	307	84	3.072	248	40.227	18.573	58.800
APRILE	30.484	15.283	3.825	1.588	598	131	258	74	2.527	585	37.893	17.951	55.544
MAGGIO	29.893	13.814	4.414	1.884	705	237	310	91	3.019	720	38.280	16.557	54.838
GIUGNO	30.138	15.782	4.214	1.957	688	251	285	32	2.845	682	38.173	18.785	58.259
LUGLIO	33.892	21.511	4.573	2.945	752	308	308	89	2.887	739	42.481	25.000	87.401
AGOSTO	32.070	23.782	3.284	1.881	513	258	215	71	1.895	582	38.210	28.509	84.719
SETTEMBRE	32.070	17.284	4.226	1.814	662	244	297	84	2.877	876	38.684	20.271	60.208
OTTOBRE	31.059	14.001	4.511	1.819	705	222	398	96	3.116	782	39.728	17.020	56.758
NOVEMBRE	28.180	13.289	4.080	1.745	617	185	308	61	2.775	571	38.941	16.080	53.822
DICEMBRE	30.820	18.275	3.526	1.680	470	154	236	82	2.834	480	37.886	20.847	57.733
TOTALE	371.406	282.243	48.263	22.089	7.543	2.809	8.378	888	32.147	7.787	482.798	238.857	698.286

AUTOSTRADA A30 CASERTA-SALERNO

Anno 2007

Mesi	DISTRIBUZIONE MENSILE DEL TRAFFICO PAGANTE (in migliaia di chilometri percorsi)										Totale		
	Classi di pedaggio										Pianura	Montagna	Complessivo
	A		B		3		4		5				
Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Pianura	Montagna	Complessivo	
GENNAIO	44.725	-	8.813	-	1.403	-	843	-	6.525	-	60.308	-	60.308
FEBBRAIO	38.525	-	8.886	-	1.348	-	829	-	6.338	-	53.722	-	53.722
MARZO	45.300	-	8.122	-	1.689	-	940	-	7.248	-	63.169	-	63.169
APRILE	52.884	-	7.481	-	1.382	-	782	-	6.892	-	68.381	-	68.381
MAGGIO	48.526	-	8.487	-	1.805	-	847	-	7.170	-	67.784	-	67.784
GIUGNO	54.578	-	8.504	-	1.810	-	838	-	6.993	-	72.408	-	72.408
LUGLIO	61.130	-	8.748	-	1.708	-	1.012	-	7.248	-	82.848	-	82.848
AGOSTO	75.284	-	7.172	-	1.428	-	776	-	8.892	-	80.852	-	80.852
SETTEMBRE	55.483	-	7.872	-	1.538	-	881	-	7.823	-	72.828	-	72.828
OTTOBRE	49.814	-	8.571	-	1.838	-	1.038	-	7.332	-	67.382	-	67.382
NOVEMBRE	46.471	-	7.782	-	1.623	-	974	-	6.828	-	53.558	-	53.558
DICEMBRE	48.651	-	6.373	-	1.246	-	732	-	5.484	-	63.395	-	63.395
TOTALE	625.211	-	82.381	-	18.011	-	10.788	-	80.384	-	828.788	-	828.788



5. RELAZIONI

Copia su supporto informatico conforme all'originale documento su
supporto cartaceo, ai sensi dell'art. 23 commi 3, 4 e 5 del D.Lgs.
82/2005, che si trasmette ad uso Registro Imprese, in termini utili
di registrazione.

Bollo assolto ai sensi del Decreto 22/02/2007 mediante M.U.I..

Repertorio n. 47522	Raccolta n. 12885
VERBALE DI ASSEMBLEA ORDINARIA	
REPUBBLICA ITALIANA	
L'anno duemilaotto, il giorno ventidue	
del mese di aprile	
alle ore 9,00	
il, 22 aprile 2008	
In Roma, Via Antonio Nibby n. 20	
A richiesta di "AUTOSTRADe PER L'ITALIA S.p.A." con	
sede in Roma.	
Io sottoscritto Prof. Dott. GENNARO MARICONDA, Notaio	
in Roma, iscritto nel Ruolo dei Distretti Notarili Riuniti di	
Roma, Velletri e Civitavecchia,	
ho assistito,	
elevandone il presente verbale, all'assemblea ordinaria di	
"AUTOSTRADe PER L'ITALIA S.p.A." con socio unico, società	
soggetta all'attività di direzione e coordinamento da parte	
di Atlantia S.p.A., con sede in Roma, Via Alberto Bergamini	
n. 50, capitale sociale Euro 622.027.000,00 interamente	
versato, numero di iscrizione nel Registro delle Imprese di	
Roma, codice fiscale e partita IVA 07516911000, indetta per	
oggi nel luogo di cui sopra ed alle ore 9,00, in seconda	
convocazione essendo andata deserta la prima convocazione per	
il giorno 21 aprile 2007 alle ore 9,00 stesso luogo, per	
discutere e deliberare sul seguente	
1	

ORDINE DEL GIORNO

1. Relazione sull'esercizio 2007 del Consiglio di Amministrazione, del Collegio Sindacale e della Società di revisione ai sensi dell'art. 156 del Decreto Legislativo 24 febbraio 1998 n. 58. Bilancio dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2007. Deliberazioni inerenti e conseguenti.

E' presente il Signor:

- Prof. Gian Maria GROS PIETRO nato a Torino il 4 febbraio 1942 e domiciliato per la carica in Roma, ove sopra, Presidente del Consiglio di Amministrazione della società.

Io Notaio sono certo dell'identità personale del comparente il quale assume la presidenza dell'assemblea ai sensi dell'art. 17 dello statuto sociale e

constatato

- che la presente assemblea è stata regolarmente convocata ai sensi di legge e di statuto mediante avviso comunicato al Socio a mezzo telefax in data 18 marzo 2008

- che è presente l'unico socio Atlantia S.p.A. con sede in Roma, rappresentato in assemblea dall'Avv. Silvia Romanelli;

- che del Consiglio di Amministrazione, oltre ad esso Presidente, sono presenti l'Amministratore Delegato Ing. Giovanni Castellucci ed il Consigliere Giuseppe Piaggio mentre interviene in audio conferenza nel rispetto delle previsioni statutarie il Consigliere Giovanni Quaqlia;

- che del Collegio Sindacale sono presenti il Presidente

Alessandro Trotter ed i sindaci effettivi Giandomenico Genta
e Antonio Mastrapasqua mentre sono assenti giustificati gli
altri due sindaci effettivi Gaetana Celico e Stefano Meroi;
- che le suddette presenze risultano dal Foglio Presenze che
al presente verbale si allega sotto la lettera "A";
- che tutte le azioni sono state regolarmente depositate
presso la sede sociale ai sensi di statuto;
- che il socio rappresentato in assemblea è legittimato
all'intervento ed al voto per le azioni allo stesso intestate
secondo quanto risulta dal libro soci;

dichiara

validamente costituita la presente assemblea, idonea a
discutere e deliberare su quanto all'ordine del giorno ed
invita me Notaio a redigerne il verbale.

Il Presidente passa alla trattazione dell'unico punto
all'ordine del giorno: "1. Relazione sull'esercizio 2007 del
Consiglio di Amministrazione, del Collegio Sindacale e della
Società di revisione ai sensi dell'art. 156 del Decreto
Legislativo 24 febbraio 1998 n. 58. Bilancio dell'esercizio
chiuso al 31 dicembre 2007. Deliberazioni inerenti e
conseguenti."

Chiede la parola il rappresentante del socio unico, il
quale chiede che venga omessa la lettura integrale dei
documenti di bilancio e che ne vengano illustrati i dati più
significativi, invitando al contempo il Presidente del

Collegio Sindacale a dare lettura delle conclusioni della relazione del Collegio stesso.

Viene allegato al presente atto sotto la lettera "B" il fascicolo a stampa contenente tutti i documenti di bilancio, la relazione del Consiglio di Amministrazione, del Collegio Sindacale e della Società di revisione.

Prende la parola l'Amministratore Delegato, il quale illustra i dati più significativi del bilancio di esercizio al 31 dicembre 2007, che chiude con un utile di Euro 721.964.452,00 (settecentoventunomilioninovecentosessantaquattromilaquattrocentocinquantadue e centesimi zero).

Propone, quindi, di destinare la quota parte dell'utile dell'esercizio, pari ad Euro 526.965.498,00 (cinquecentoventiseimilioninovecentosessantacinquemilaquattrocentonovantotto e centesimi zero), che residua dopo l'acconto dividendi pari ad Euro 194.998.954,00 (centonovantaquattromilioninovecentonovantottomilanovecentocinquantaquattro e centesimi zero) corrisposto nel 2007, come segue:

1. alla riserva legale Euro 1.300.000,00 (unmilionetrecentomila e centesimi zero);
2. alla distribuzione dei dividendi Euro 228.000.000,00 (duecentoventottomilioni e centesimi zero);
3. alla riserva straordinaria, la residua quota di Euro 297.665.498,00 (duecentonovantasettemilioneisessantaseimilaquattrocentocinquantaquattro e centesimi zero).

cinquemilaquattrocentonovantotto e centesimi zero).

Propone, altresì, di stabilire la data del pagamento del dividendo a partire dal 20 maggio 2008.

Prende la parola il Presidente del Collegio Sindacale, il quale dà lettura delle conclusioni della relazione del Collegio medesimo ed attesta di non avere rilevato omissioni, fatti censurabili o irregolarità e comunque fatti significativi tali da richiederne la segnalazione agli organi di controllo o menzione nella Relazione stessa; condivide, altresì, la proposta di destinazione dell'utile così come formulata dal Consiglio di Amministrazione.

Viene inoltre data lettura delle conclusioni della Relazione della società KPMG S.p.A., la quale dà atto che il bilancio è conforme alle norme che ne disciplinano i criteri di redazione e che, pertanto, esso è redatto con chiarezza e rappresenta in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria ed il risultato economico della società.

Interviene a questo punto l'Avv. Romanelli in rappresentanza dell'azionista Atlantia S.p.A., il quale chiede se sia stata riscontrata e come la lettera ANAS dell'11.1.2008 con la quale la stessa ha richiesto a tutte le società concessionarie di allegare al bilancio tabelle riepilogative per singolo investimento degli importi contabilizzati nel corso del 2007.

	Prende a questo punto la parola l'Amministratore	
	Delegato il quale fa presente che la Società ha provveduto a	
	riscontrare la lettera dell'11.1.2008 inviando le tabelle	
	rieepilogative all'ANAS medesima in data 4 aprile 2008; le	
	tabelle stesse sono a disposizione del socio presso la sede	
	sociale. L'Amministratore Delegato precisa, altresì, che in	
	pari data, 4 aprile 2008, la Società ha ricevuto un'altra	
	lettera ANAS con la quale la stessa ribadisce la richiesta	
	avanzata con la riferita lettera dell'11 gennaio 2008.	
	L'Assemblea, con il voto favorevole dell'Azionista	
	unico espresso per alzata di mano,	
	delibera	
	- di approvare la Relazione sulla Gestione ed il Bilancio al	
	31 dicembre 2007, dal quale risulta un utile di Euro	
	721.964.452,00;	
	- di destinare la quota parte dell'utile dell'esercizio, pari	
	ad Euro 526.965.498,00, che residua dopo l'acconto dividendi	
	pari ad Euro 194.998.954,00 corrisposto nel 2007, come segue:	
	1. alla riserva legale Euro 1.300.000,00;	
	2. alla distribuzione dei dividendi Euro 228.000.000,00;	
	3. alla riserva straordinaria, la residua quota di Euro	
	297.665.498,00;	
	- di stabilire la data del pagamento del dividendo a partire	
	dal 20 maggio 2008.	
	Null'altro essendovi da deliberare e nessuno avendo	
	6	

chiesto la parola, il Presidente ringrazia gli intervenuti e
dichiara chiusa la presente assemblea essendo le ore 9,25.

Il componente mi esonera dalla lettura degli allegati
dichiarando di averne esatta conoscenza.

Del presente atto ho dato lettura al componente il
quale, da me richiesto, lo ha dichiarato conforme alla sua
volontà e con me Notaio lo sottoscrive.

Scritto da persona di mia fiducia su due fogli per
pagine sei e fin qui della settimana a macchina ed in piccola
parte a mano.

F.ti: Gian Maria GROS-PIETRO

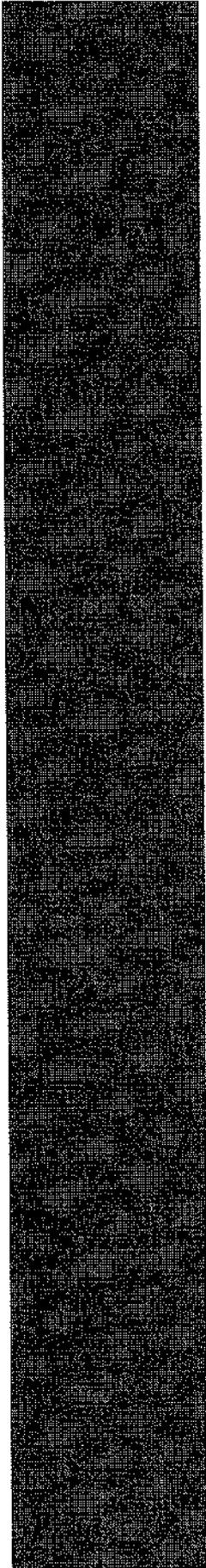
Gennaro MARICONDA, Notaio

.....

.....

Copia su supporto informatico conforme all'originale documento su
supporto cartaceo, ai sensi dell'art. 23 commi 3, 4 e 5 del D.Lgs.
82/2005, che si trasmette ad uso Registro Imprese, in termini utili
di registrazione.

Bollo assolto ai sensi del Decreto 22/02/2007 mediante M.U.I..



autostrade // *per l'italia*

RELAZIONE E BILANCIO 2007

Autostrade per l'Italia
Società soggetta all'attività di direzione e coordinamento di Atlantia S.p.A.

Capitale sociale: 622.027.000 euro (interamente versato)
Codice fiscale, Partita IVA e iscrizione registro delle imprese di Roma n. 07516911000
iscrizione al REA n. 1037417

Sede legale in Roma, Via Alberto Bergamini, 50

Indice

1. DATI DI SINTESI E INFORMAZIONI GENERALI	5
1.1. Organi sociali	7
1.2. Principali dati economico-finanziari e operativi.....	8
1.3. Organigramma societario	9
1.4. Rete in concessione e interventi programmati di potenziamento e ammodernamento	10
2. INTRODUZIONE.....	13
2.1. Messaggio del Presidente e dell'Amministratore Delegato	14
2.2. Storia, profilo, missione.....	16
2.3. Servizio e qualità.....	17
2.4. Investimenti e loro evoluzione	23
3. RELAZIONE SULLA GESTIONE.....	27
3.1. ANDAMENTO ECONOMICO E FINANZIARIO ED ALTRE INFORMAZIONI	29
3.2. LE ATTIVITA' DELL'ESERCIZIO 2007.....	46
3.2.1. Traffico.....	46
3.2.2. Tariffe.....	48
3.2.3. Potenziamento e ammodernamento della rete.....	52
3.2.4. Gestione operativa della rete.....	70
3.2.5. Aree di servizio e pubblicità	76
3.2.6. Servizi evoluti per la mobilità' e la comunicazione.....	78
3.2.7. Altre attività.....	79
3.2.8. Risorse umane	81
3.2.9. Ricerca, sviluppo e innovazione	88
3.3. ANDAMENTO ECONOMICO-FINANZIARIO DELLE PRINCIPALI CONTROLLATE.....	89
3.4. EVENTI SIGNIFICATIVI E FATTORI DI RISCHIO.....	99
3.5. SOSTENIBILITA'	113
3.6. ALTRE INFORMAZIONI	120
3.7. EVENTI SUCCESSIVI AL 31.12.2007.....	121
3.8. EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE	122
3.9. PROPOSTE ALL'ASSEMBLEA PER AUTOSTRAD E PER L'ITALIA	123
4. BILANCIO D'ESERCIZIO; PROSPETTI CONTABILI E NOTE ILLUSTRATIVE	125
5. RELAZIONI.....	235



1. DATI DI SINTESI E INFORMAZIONI GENERALI

(Pagina intenzionalmente lasciata in bianco)

1.1. ORGANI SOCIALI

CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE IN CARICA PER IL TRIENNIO 2006 - 2008

PRESIDENTE	Gian Maria GROS-PIETRO
AMMINISTRATORE DELEGATO	Giovanni CASTELLUCCI
CONSIGLIERI	Carlo BERTAZZO Josep MARTINEZ VILA Giuseppe PIAGGIO Giovanni QUAGLIA Sandro SACCARDI
SEGRETARIO	Andrea GRILLO

COLLEGIO SINDACALE IN CARICA PER IL TRIENNIO 2006 - 2008

PRESIDENTE	Alessandro TROTTER
SINDACI EFFETTIVI	Gaetana CELICO Giandomenico GENTA Antonio MASTRAPASQUA Stefano MEROI
SINDACI SUPPLEMENTI	Salvatore BENEDETTO Francesco Mariano BONIFACIO

SOCIETÀ DI REVISIONE PER IL PERIODO 2006 - 2011

KPMG S.p.A.

1.2. PRINCIPALI DATI ECONOMICO-FINANZIARI E OPERATIVI

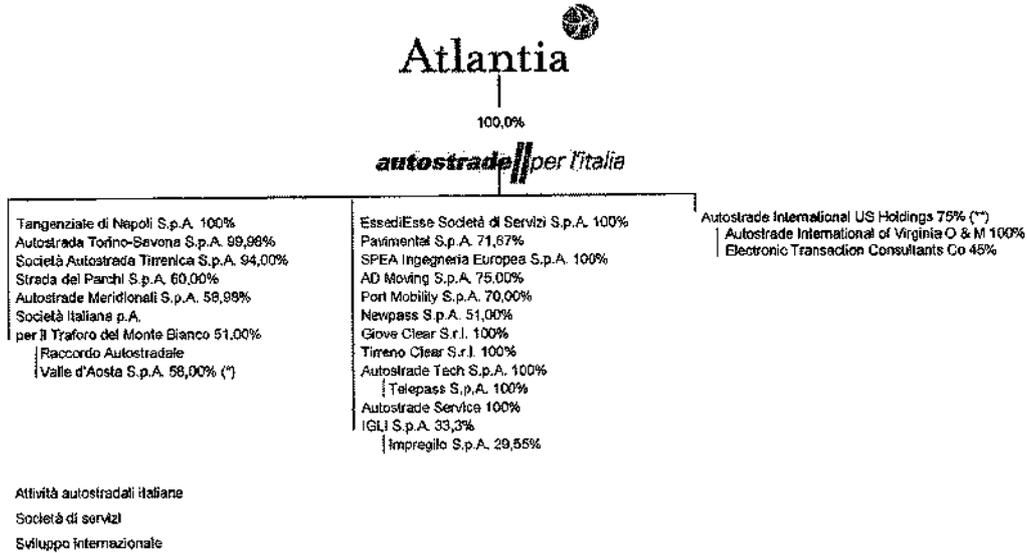
	2007	2006
Risultati economico-finanziari		
(Milioni di euro)		
Ricavi	2.779	2.719
Ricavi netti da pedaggio	2.360	2.310
Altri ricavi delle vendite e prestazioni	419	409
Margine Operativo Lordo (EBITDA)	1.792	1.795
<i>in % dei ricavi</i>	<i>64,5%</i>	<i>66,0%</i>
Risultato Operativo (EBIT)	1.469	1.520
<i>in % dei ricavi</i>	<i>52,8%</i>	<i>55,9%</i>
Risultato delle attività operative in funzionamento	1.089	1.147
<i>in % dei ricavi</i>	<i>39,2%</i>	<i>42,2%</i>
Utile dell'esercizio	722	685
Investimenti in Attività Materiali	992	964
Patrimonio Netto	2.639	2.387
Indebitamento Finanziario Netto	8.392	8.219

Dati operativi

Risorse Umane (n° persone)		
Organico medio	5.786	5.895
Organico al 31.12 *	6.071	5.958
Volumi di traffico (Milioni di km)		
Veicoli leggeri	37.396	36.541
Veicoli pesanti	11.917	11.673
Veicoli totali	49.313	48.214
Veicoli Teorici Medi Giornalieri (VTMG)	47.329	46.274
Sicurezza		
Incidentalità globale (n° incidenti ogni 100 milioni di km percorsi)	41,5	46,7
Incidentalità mortale (n° incidenti ogni 100 milioni di km percorsi)	0,40	0,50
Pavimentazione drenante (% km su totale rete)	79%	69%
Modalità di esazione (% sul totale di transiti)		
Contanti in porta manuale	25%	26%
Contanti in porta automatica	8%	8%
Viacard e altre carte	12%	12%
Telepass	55%	53%
Altro	1%	1%
Totale	100%	100%

* Include sia il personale a tempo determinato che indeterminato.

1.3. ORGANIGRAMMA SOCIETARIO



Struttura al 31.12.2007

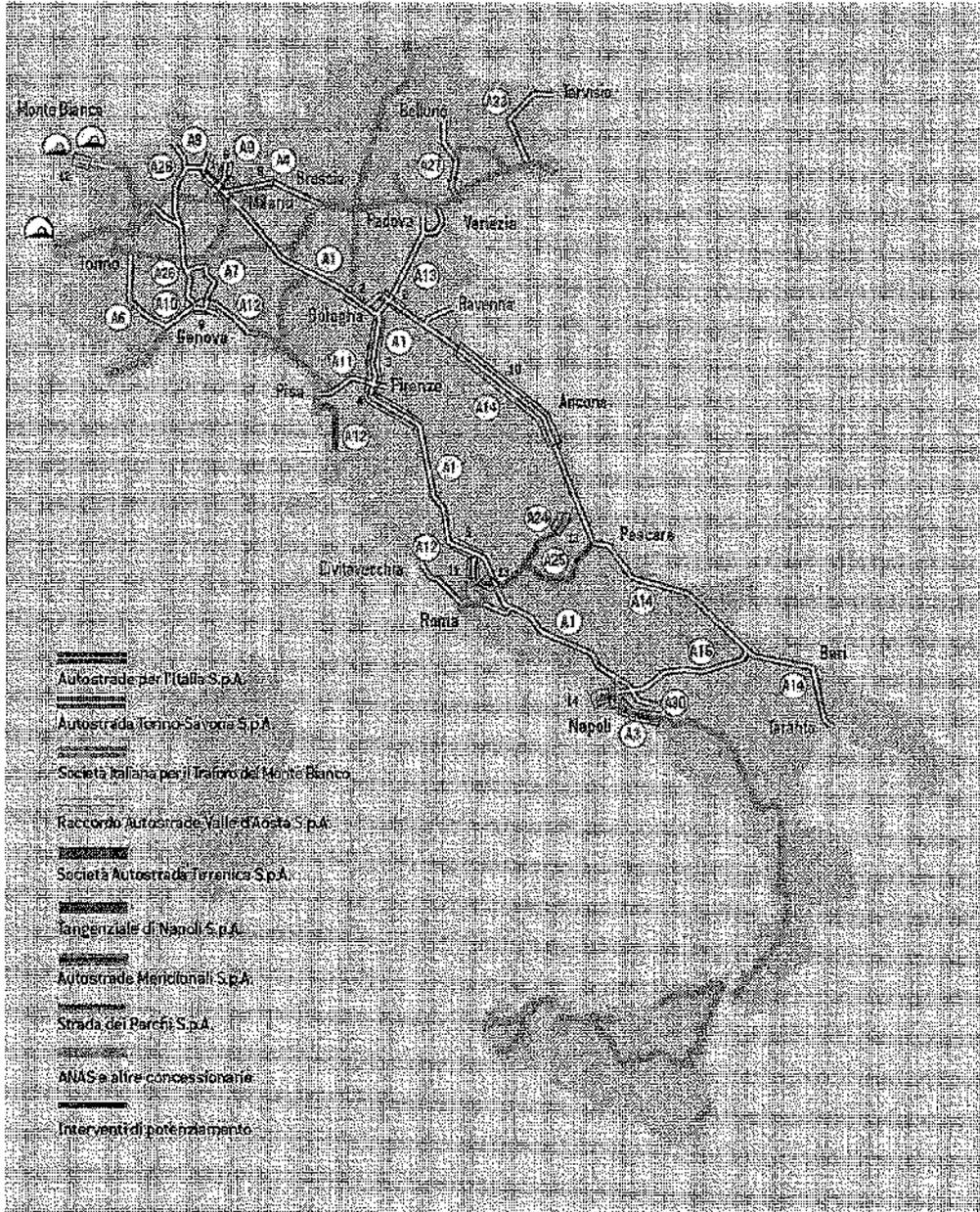
(*) Percentuale di voti spettanti in assemblea ordinaria.

(**) Il restante 25% è detenuto indirettamente da Atlantia S.p.A.

Principali dati economici e gestionali di Autostrade per l'Italia e delle altre società concessionarie controllate

	Lunghezza (km)	Traffico 2007 (Miliardi di Km percorsi)	Scadenza concessione	Ricavi 2007 (Miliardi di euro)	EBITDA 2007 (Miliardi di euro)	Investimenti 2007 (Miliardi di euro)	Organico medio 2007 (n° unità)
Autostrade per l'Italia	2.854,6	49.313	2038	2.779	1.792	992	5.786
Società Italiana per il Traforo del Monte Bianco	5,8	11	2035	76	51	2	101
Raccordo Autostradale Valle d'Aosta	32,3	104	2036	12	2	18	58
Società Autostrada Torino-Savona	130,9	971	2038	65	32	25	204
Società Autostrada Tirrenica	36,6	251	2028	26	18	3	69
Strada dei Parchi	281,4	2.223	2029	132	69	111	494
Tangenziale di Napoli	20,2	1.060	2037	58	20	16	424
Autostrade Meridionali	51,6	1.577	2012	73	33	35	367
Totale	3.413,4	55.509					

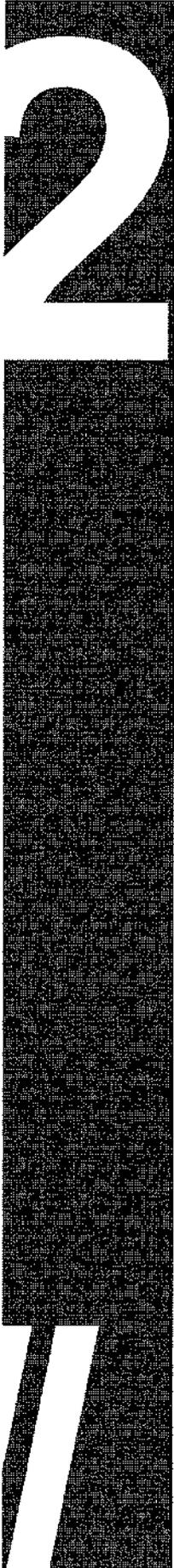
1.4. RETE IN CONCESSIONE E INTERVENTI PROGRAMMATI DI POTENZIAMENTO E AMMODERNAMENTO



Investimenti in Grandi Opere di Autostrade per l'Italia e altre società concessionarie

Intervento	Status	km oggetto di intervento (km)	Valore intervento (a) (Miliardi di euro)	Avanzamento lavori al 31/12/07 (b) % di avanzamento	Km aperti al traffico al 31/12/07 (km)
Autostrade per l'Italia: Convenzione 1997					
1 MI-VA (A8) Firenze - Gallarate	Lavori ultimati	28,7	65	100%	28,7
2 NI-NA (A1) e BO-TA (A14) Nodo di Bologna - Modena-Bologna	Lavori ultimati (1)	45,3	240	83%	45,3
- Tangenziale di Bologna	Lavori ultimati (1)	31,6	160	70%	31,6
3 NI-NA (A1) Variante di Valico	Lavori in corso	13,7	59	100%	13,7
- Casalecchio - Sasso Marconi	Lavori in corso	96,6	3.230	36%	19,4
- Sasso Marconi - La Quercia	Lavori ultimati	4,7	59	30%	0,0
- La Quercia - Badia Nuova	Lavori in corso	19,4	568	93%	19,4
- Galleria di Base, Lotto 12 e Svincolo di Barberino	Lavori in corso	21,3	1.000	6%	0,0
- Aglio - Barberino	Lavori in corso	15,7	1.059	36%	0,0
- Interventi sul territorio	Lavori in corso	9,7	246	22%	0,0
4 NI-NA (A1) Nodo di Firenze	Conferenza di Servizi in corso	58,5	1.459	23%	5,2
- Barberino - Firenze Nord	Lavori in corso / ultimati	17,5	484	3%	0,0
- Firenze Nord - Firenze Sud	In corso Valutazione Impatto Ambientale	21,9	701	44%	6,2
- Firenze Sud - Innesa	Lavori ultimati	19,1	264	2%	0,0
5 NI-NA (A1) Orte Fiano	Lavori in corso / ultimati (2)	37,6	198	88%	37,6
Investimenti residui		n.a.	27	48%	n.a.
Totale Interventi Convenzione 1997		236,9	5.218	67%	137,4
Autostrade per l'Italia: IV Atto Aggiuntivo					
6 NI-CO (A8) Lainate - Como Grandate	In attesa decreto Intesa Stato-Regione (3)	23,2	186	4%	0,0
7 MI-Laghi (A6-A5) Accesso al Polo Fieristico di Milano	Lavori ultimati	3,8	85	98%	3,8
8 MI-BS (A4) Milano - Bergamo	Lavori ultimati (4)	33,6	614	76%	33,6
9 AT-A10-A12 Nodo di Genova	In corso progettazione preliminare	34,8	1.806	0%	0,0
10 BO-TA (A14) Rimini Nord - Padano	In attesa chiusura Conferenza di Servizi per le opere fuori asse	171,3	2.345	3%	0,0
- Rimini Nord-Castelfranco	In approvazione progetto definitivo	29,0	454	3%	0,0
- Cattolica-Ancona Nord e nuovo svincolo di Marina di Montefranco	In corso affidamento	68,2	1.443	2%	0,0
- Ancona Nord-Ancona Sud	Lavori in corso (1° fase) (5)	17,2	378	2%	0,0
- Ancona Sud-Porto S. Elpidio e nuovo svincolo di Porto S. Elpidio	Raggiunta Intesa Stato-Regione (6)	40,3	270	0%	0,0
- Porto S. Elpidio-Pesasso	In corso progettazione esecutiva	16,6	-	-	0,0
11 MI-NA (A1) Fiano Romano - Grande Raccordo Anulare Roma e svincolo di Castelnuovo di Porto (d) Altri interventi	Lavori in approvazione / in corso / ultimati (7)	16,7	158	4%	0,0
		n.a.	228	17%	n.a.
Totale Interventi IV Atto Aggiuntivo 2002 (3)		285,4	5.526	11%	37,4
Autostrade per l'Italia: totale Investimenti in Grandi Opere					
		522,3	10.744	24%	174,8
Controllate:					
12 RAV AO-Traforo Monte Bianco (A5) Morgex - Entreves (Convenzione 1998)	Lavori ultimati	12,4	418	94%	12,4
13 Strada dei Parchi RM-AQ-TE e Torino - Pescara (A24 e A 26) (Convenzione 2001) (8)	Lavori in corso	19,9	387	29%	0,0
- Villa Vomano - Teramo	Progetto definitivo approvato	5,7	132	63%	0,0
- Roma Est (Lunghezza) - Via P. Togliatti (9)		14,2	255	3%	0,0
14 Autostrade Meridionali NA-Pompei-SA (A3) Napoli - Pompei (Convenzione 1998) (10)		29,0	378	63%	8,3
Totale Interventi Controllate		52,3	1.185	61%	20,7
Totale Investimenti in Grandi Opere		574,6	11.928	27%	185,5

(a) Costi complessivi per la realizzazione dell'opera accantonati al 31 dicembre 2007, comprendendo lavori a base d'asta, somme a disposizione, riserve riconosciute e premi di accettazione. Per gli interventi della Convenzione 1997 i valori sono al netto della parte ricompresa tra gli Altri Investimenti.
 (b) Esclude costi capitalizzati (oneri finanziari e personale). Percentuale di avanzamento calcolata in rapporto al valore dell'intervento.
 (c) Approvato definitivamente nel 2004.
 (d) Le attività non include la tratta Sabbagnin-G.R.A. in attesa della definizione dell'infrastruttura.
 (e) Operativa dal 2003.
 (f) Costi complessivi accantonati delle completari 252 €/Mln di cui 89 €/Mln a carico di GdP e i restanti 163 €/Mln a carico degli Enti Locali proponenti. I restanti 3 €/Mln riguardano l'adeguamento dello svincolo di Lunghezza, i cui lavori sono ultimati.
 (g) Gli ampliamenti previsti sulla rete di SAM riguardano 24,6 km, di questi 4,5 km sono stati già aperti al traffico durante la convenzione 1972-1992.
 (h) Lavori ultimati a mano delle Opere Compensative.
 (i) Lavori riguardano l'ampliamento di 3 viadotti della autostrada A1: Voltume (lavori ultimati), Marano e Tufino (lavori in corso). Inoltre la voce comprende alcuni lavori di adeguamento della rete effettuati da terzi con contributo a carico di ASPI.
 (j) In data 20 aprile 2007 la C.d.S. si è chiusa senza raggiungere l'intesa Stato-Regione. Gli atti sono stati trasmessi alla Presidenza del Consiglio dei Ministri ai sensi del comma 4 dell'art.81 del DPR n° 616/77.
 (k) Sono in corso lavori di completamento e accessori che finiranno entro l'estate 2008.
 (l) Per i lavori di 2° fase (circa 3,2 km su 40,3 km) è in corso di approvazione il progetto esecutivo.
 (m) Per i lavori di 2° fase (circa 5,2 km su 16,6 km) in data 12 febbraio 2008 è stato pubblicato il Decreto del Presidente della Repubblica che ha concluso con esito favorevole l'intesa Stato-Regione. Relativamente ai lavori di 1a fase, in data 22 novembre 2007, non avendo più certezze sull'esito della Conferenza di Servizi dei lavori di 2° fase, ASPI ha inteso di annullare la procedura di gara in attesa dell'approvazione definitiva dei lavori di 2° fase.
 (n) Comprende il Piano Sicurezza Gallone e 6 Nuovi Svincoli. Per il Piano Sicurezza Gallone i lavori sono in corso. Relativamente ai 6 svincoli, per uno i lavori sono conclusi, per un altro sono in corso le procedure di affidamento, altri 3 sono in attesa di chiusura delle V.I.A. - C.d.S. e per l'ultimo è in corso la redazione del progetto definitivo.



2. INTRODUZIONE

2.1. MESSAGGIO DEL PRESIDENTE E DELL'AMMINISTRATORE DELEGATO

Il tema delle infrastrutture è divenuto negli ultimi anni sempre di più pressante attualità. La competitività di un Paese risente fortemente della qualità delle infrastrutture e del sistema dei trasporti, che rappresentano il suo tessuto connettivo. Se il sistema non funziona, il rischio è il progressivo deterioramento dell'insieme, con il crearsi di effetti negativi indotti e una perdita di competitività da parte delle imprese. Ciò è ancor più vero in Italia, dove la presenza capillare di piccole e medie imprese e distretti produttivi si scontra con un gap infrastrutturale, accumulato negli anni, specialmente nelle autostrade, che sono per loro natura le arterie di collegamento principali tra i centri urbani.

Il dinamismo delle imprese italiane ha finora sempre consentito di superare, malgrado i maggiori costi di trasporto, il gap infrastrutturale accumulato. Lo spostamento dei fattori di competitività sempre di più sui costi e sui tempi di risposta ora però fanno sì che le imprese sul territorio nazionale si trovino fortemente penalizzate.

La privatizzazione di Autostrade nel 1999 e la sottoscrizione nel 2002 del IV Atto Aggiuntivo alla Convenzione del 1997, con il quale la società ha raddoppiato il proprio impegno di investimento rispetto a quanto previsto nella convenzione originaria all'atto della privatizzazione, ha consentito di avviare il necessario potenziamento della principale rete autostradale del Paese. E tutto ciò senza scaricare oneri sulla collettività e mantenendo le tariffe ai livelli più bassi d'Europa e al di sotto dell'inflazione.

Tuttavia, l'alto numero dei soggetti pubblici coinvolti e i complessi iter autorizzativi dei progetti hanno contribuito a dilatare notevolmente i tempi intercorrenti tra redazione dei progetti preliminari e aperture al traffico, con significativi aggravii di costo per la società.

Anche se riteniamo che il quadro regolatorio e contrattuale vigente abbia funzionato bene per tutti i soggetti coinvolti, Stato concedente, utenti, e società concessionarie, pensiamo, e non potrebbe essere diversamente, che si possa fare sempre meglio, e di più. Per questo non ci siamo mai sottratti al dialogo con le diverse parti per trovare soluzioni condivise per un sistema di reciproci diritti-doveri più efficace, trasparente e stabile.

La nuova convenzione unica, richiesta dalla legge n. 286/2006, il cui schema è stato sottoscritto con ANAS lo scorso 12 ottobre ma il cui iter approvativo non si è però completato, è intesa a rafforzare ulteriormente il sistema concessorio introdotto con la privatizzazione, rispondendo all'esigenza di tutelare meglio sia l'interesse pubblico, sia il ruolo imprenditoriale e i diritti contrattuali della società.

Nel quadro di certezze proposto dal nuovo schema di concessione, Autostrade per l'Italia si è impegnata ad attivare ulteriori investimenti per 7 miliardi di euro per nuove opere, senza gravare sulla finanza pubblica, grazie alle risorse private che sarà possibile reperire sul mercato.

Complessivamente, sommando i nuovi impegni di investimento con quelli della Convenzione del 1997 e del IV Atto Aggiuntivo del 2002, Autostrade per l'Italia ha investito e investirà oltre 18 miliardi di euro entro il prossimo decennio per potenziare la rete gestita in Italia. Una cifra che consolida il nostro ruolo di principale investitore del Paese.

Nel frattempo la riorganizzazione del Gruppo iniziata nel 2003 con la nascita di Autostrade per l'Italia si è completata. Con il conferimento, negli ultimi mesi, delle partecipazioni estere (in Cile, in Polonia e negli USA) e di altre società operanti nei servizi alla mobilità detenute dalla controllante Atlantia (già Autostrade S.p.A.) ad Autostrade per l'Italia, la società ha rafforzato il proprio ruolo di capogruppo operativa per le attività e le infrastrutture in concessione, in Italia e all'estero.

Al nostro interno l'azienda si è organizzata per essere sempre più moderna ed efficiente, dotandosi anche di un sistema di governance e di regole che ci consentono di operare secondo i valori di base della responsabilità sociale d'impresa: etica, trasparenza, rigore, sicurezza per gli utenti e per i propri lavoratori.

Consci del ruolo di motore dello sviluppo economico e sociale che Autostrade per l'Italia avrà per il Paese nei prossimi anni e fieri della nostra rinnovata vocazione internazionale, siamo certi che sapremo raccogliere le sfide che ci attendono.

Prof. Gian Maria Gros-Pietro
Presidente

Ing. Giovanni Castellucci
Amministratore Delegato

2.2. STORIA, PROFILO, MISSIONE

Nel 1950, per iniziativa dell'IRI (Istituto per la Ricostruzione Industriale), nasce la Società Autostrade - Concessioni e Costruzioni Autostrade S.p.A. Nel 1956 viene firmata la Convenzione tra ANAS e Autostrade, in base alla quale quest'ultima si impegna a co-finanziare, costruire e gestire l'Autostrada del Sole tra Milano e Napoli, poi inaugurata nel 1964.

L'attività prosegue nel tempo portando alla costituzione nel 1982 del Gruppo Autostrade che, con oltre 3.400 km di rete, gestisce il 52% del sistema autostradale italiano, rappresenta il 17% di quella europea a pagamento e serve 15 regioni e 60 province italiane.

Nel 1999 la Società Autostrade viene privatizzata. All'IRI, azionista di riferimento dalla nascita della Società, è subentrato un nucleo stabile di azionisti costituito da una cordata raggruppante Edizione Holding (ora Sintonia), Acesa (ora Abertis), Fondazione CRT, UniCredit e Assicurazioni Generali, per il tramite della società Schemaventotto, che oggi detiene il 50,1% del capitale.

Nel corso del 2003, da un nuovo assetto organizzativo volto a separare le attività in concessione dalle attività non autostradali, nasce Autostrade per l'Italia S.p.A., controllata al 100% da Autostrade S.p.A., che in seguito, a partire dal maggio del 2007, ha assunto la nuova denominazione sociale di Atlantia S.p.A.

Il processo di riorganizzazione ha rafforzato l'identità di Atlantia quale holding di partecipazioni e strategie di portafoglio in grado di supportare una crescita organica e selettiva del settore delle infrastrutture e delle reti, ma senza un ruolo operativo diretto, mentre Autostrade per l'Italia S.p.A. mantiene il ruolo di capogruppo operativa nel campo delle infrastrutture in concessione.

Autostrade per l'Italia oggi significa ingegneria, costruzioni, servizi e tecnologia. Nei primi anni '90 Autostrade ha creato il Telepass per il pagamento del pedaggio senza sosta. Oggi, con quasi sei milioni di utenti, rappresenta più della metà del mercato europeo ed è leader nella vendita di tecnologie e di sistemi di pagamento. Pavimental, società specializzata in pavimentazioni sulla rete, è leader mondiale nello sviluppo di asfalti ad alte prestazioni per una maggiore sicurezza e comfort di guida. SPEA offre servizi di ingegneria per la progettazione, la direzione lavori e il monitoraggio delle reti autostradali. Nel 2005 Autostrade per l'Italia ha anche partecipato al salvataggio finanziario del gruppo Impregilo per il rilancio del know-how nazionale nel settore delle costruzioni e dell'ingegneria.

Autostrade per l'Italia e le sue concessionarie controllate sono impegnate in un importante programma di potenziamento e di ammodernamento di quasi 600 km di rete, per un impegno complessivo di oltre 12 miliardi di euro. Il programma intende adeguare la capacità della rete in concessione ai crescenti volumi di traffico e alle aumentate esigenze di sicurezza e qualità del servizio. Nel 2007, inoltre, Autostrade per l'Italia ha sottoscritto un nuovo schema di convenzione con ANAS, di cui si attende l'approvazione definitiva, che individua ulteriori investimenti nel prossimo decennio per circa 7 miliardi di euro.

2.3. SERVIZIO E QUALITÀ

Dare un servizio al Paese non è solo costruire autostrade e far circolare veicoli. È anche assicurare che la circolazione avvenga in condizioni di massima sicurezza e fluidità, e con un'incidentalità e un tasso di mortalità i più bassi possibili. Il 2007 è stato un anno ulteriormente positivo, come rinvenibile dai risultati raggiunti per ciascuna delle componenti principali del servizio, costantemente monitorati dal sistema di rilevazione (Quality Report) implementato nel tempo successivamente alla privatizzazione della società.

Quality report - sintesi al 31 dicembre 2007 sulla rete ASPI

Componente di Servizio	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
QUALITÀ EROGATA							
SICUREZZA							
Tasso di incidentalità globale	82,14	81,96	53,58	50,57	49,00	48,85	41,80
Tasso di incidentalità in carreggiata	50,73	51,08	43,50	41,81	41,33	39,30	35,28
Tasso incidenti con conseguenze alla persona	15,88	15,98	14,39	13,44	13,54	12,68	11,85
Tasso per incidenti mortali	0,71	0,74	0,85	0,51	0,49	0,50	0,40
Tasso di mortalità	0,63	0,87	0,73	0,65	0,58	0,61	0,48
Incidenti nei punti a incidentalità superiore alla media (PISM)	---	8,620	7,031	6,532	6,918	5,978	4,327
IPAV (aderenza e regolarità delle pavimentazioni) - Scala 1-100	66,17	69,59	66,76	72,36	74,66	76,13	nd
Segnaletica orizzontale: ISEGN - Scala 1-100	---	57,06	77,56	72,62	75,37	69,03	72,12
FLUIDITÀ							
INDICE DI FLUIDITÀ: TD - Total Delay (Totale ore perse in turballive)	---	---	---	---	9.405,806	11.284,737	10.218,773
Durata totale della coda e rallentamenti in carreggiata (in ore)	29.450	32.612	35.363	38.270	41.230	41.678	42.468
Di cui per lavori	5.819	7.251	7.823	6.876	8.623	7.418	5.260
Di cui per incidenti	5.868	5.694	6.494	6.234	6.729	6.015	5.026
Totale ore di traffico bloccato	705	828	904	813	812	664	670
Di cui con durata > 1 ora	432	494	550	504	489	382	397
% transiti telepass sul totale	37,9	43,1	46,3	48,8	51,2	52,9	54,7
% RMPP su totale transiti in uscita	0,37	0,39	0,39	0,40	0,38	0,34	0,34
MCT - Tempo medio di attesa fra richiesta intervento e risposta operatore (sec)	---	---	---	28,0	27,2	22,8	15,3
Paraventi a messaggio variabile (PMV) in itinere	136	171	295	303	369	410	449
INFORMAZIONI VIABILITÀ							
% di traffico coperto dal servizio	33	36	60	70	78	90	97
% stazioni con PMV in entrata	34	36	74	77	78	81	91
% di traffico in entrata coperto dal servizio	40	42	84	91	91	93	97
RAPPORTI CON LA CLIENTELA							
% chiamate evase da call center Commerciale	67	88	95	98	98	97	98,8
% chiamate evase da call center Viabilità	76	71	77	93	97	99	99,3
% chiamate evase da call center Fatturazione e Recupero Crediti	---	---	---	90	95	98	99,6
Tempo medio di risposta al totale dei reclami ASPI - Lettere e fax	---	---	---	24,8	19,1	9,5	8,9
Tempo medio di risposta al totale dei reclami ASPI- E-mail	---	---	---	2,2	3,5	2,9	2,7
AREE DI SERVIZIO							
Valutazione delle Aree di Servizio (su un max di 100 punti)	73,8	77,8	87,5	89,8	95,8	97,1	98,2

La sicurezza

La sicurezza ha confermato il trend di miglioramento degli ultimi anni per tutti gli indicatori di incidentalità; in particolare il tasso di mortalità si è ulteriormente ridotto di 0,1 punti, da 0,6 a 0,5 morti per 100 milioni di chilometri percorsi e risulta più che dimezzato tra il 1999 e il 2007, risultato ampiamente migliore di quello ottenuto dalle altre reti di trasporto su gomma e in anticipo sull'obiettivo decennale fissato dalla Comunità Europea.

Il piano sicurezza messo a punto prevede principalmente due aree di intervento. La prima è la riduzione delle probabilità di incidente mentre la seconda riguarda la riduzione delle conseguenze degli incidenti.

Per ridurre la probabilità di incidenti Autostrade per l'Italia individua e monitora costantemente i Punti con Incidentalità Superiore alla Media (PISM) dove vengono costantemente effettuati idonei interventi per ridurre la pericolosità (installazione di segnaletica di preavviso e di impianti luminosi ad alto impatto, copertura con pavimentazione ad aderenza, ...). Dal 2002 in corrispondenza di questi punti sono stati effettuati oltre 1.700 interventi con il risultato di un calo del 48% degli incidenti in tali aree e una riduzione del 52% delle fasce chilometriche individuate come PISM, contro un 23% in meno sull'intera rete di Autostrade per l'Italia.

Altro elemento importante per la riduzione della probabilità di incidenti è rappresentato dal manto stradale. Dal 2000, Autostrade ha avviato un importante programma per coprire la rete con asfalto drenante, con un sensibile miglioramento sia dell'aderenza che della visibilità in presenza di

acqua. A fine 2007 il 79% della rete Autostrade per l'Italia (16% nel 1999) è coperta con questo tipo di asfalto, percentuale che corrisponde alla quasi totalità della rete, tenuto in considerazione che l'asfalto drenante non è utilizzabile in alcune aree, in particolare quelle soggette a gelo, nelle gallerie o dove è prevista copertura ad alta aderenza.

Si è anche agito sul miglioramento della segnaletica, in aggiunta a quella prevista dal Codice della Strada, per evitare i contromano negli svincoli bidirezionali. A fine 2007, tutti gli svincoli della rete di Autostrade per l'Italia ne sono dotati.

Evoluzione principali indicatori di qualità e sicurezza dal 1999 ad oggi

	Unità di misura	1999	2007
Tasso di mortalità	n.morti/100min km percorsi	1,1	0,5
Pavimentazioni drenanti stese nell'anno	min di m ²	2,6	10,6
Copertura rete con asfalto drenante	% km totali	16%	79%
Spartitraffico (sostituzioni annue)	km	0	24
Copertura rete con spartitraffico riqualificato	% copertura della rete	55%	77%
Chiusura by-pass con sistema ad apertura rapida	% copertura della rete	0%	100%
Reti anti-scavalcamento su viadotti a carreggiate separate	% copertura della rete	37%	100%
Pannelli a messaggio variabile in itinere	n° pannelli totali	102	444
Pannelli a messaggio variabile in entrata	n° pannelli totali	151	389
Linee call center viabilità	n° linee	12	120

N.B. Dati riferiti alla rete di Autostrade Concessioni e Costruzioni - Autostrade S.p.A., ora Autostrade per l'Italia S.p.A., a eccezione del tasso di mortalità riferito all'intera rete di Autostrade per l'Italia e delle altre concessionarie controllate.

Per quanto riguarda gli interventi per la riduzione delle conseguenze degli incidenti, sono state installate barriere spartitraffico ancor più sicure (tipo New Jersey o di terza generazione), a fine 2007 presenti sul 77% della rete di Autostrade per l'Italia. L'obiettivo è, entro fine 2009, di coprire l'intera rete con barriere spartitraffico di terza generazione.

Altro tipo di intervento realizzato è la chiusura dei varchi esistenti nello spartitraffico con dei sistemi in grado di poter essere aperti in caso di necessità; il 100% dei bypass della rete Autostrade per l'Italia è stato sostituito.

È proseguita l'installazione di reti antiscavalcamento lungo i viadotti a carreggiate separate ora completa sul 100% della rete di Autostrade per l'Italia, mentre, per quanto attiene la messa in sicurezza delle gallerie, sono in corso gli interventi per adeguare l'illuminazione e la ventilazione la cui conclusione è prevista a fine 2009 (a fine 2007 risultano adeguati gli impianti in 152 gallerie).

Agli interventi di natura tecnica, si affianca l'attività di rilevazione automatica delle infrazioni legate agli eccessi di velocità mediante Tutor. Il sistema, omologato dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti a dicembre 2004, nasce in collaborazione con la Polizia Stradale e le Associazioni di Consumatori e permette di rilevare la velocità media dei veicoli che transitano sotto appositi rilevatori. I suoi vantaggi sono l'efficacia (97% delle targhe rilevate in qualsiasi condizioni meteorologiche) e la completa automatizzazione del processo di rilevazione e invio della notifica. Dalla sua messa in servizio, sulle tratte dove è stato installato, l'incidentalità si è ridotta del 17,6%, con una diminuzione del numero dei morti del 50,0%. A fine 2007, Tutor è attivo su 1.244 km di rete sia di Autostrade per l'Italia che di altre concessionarie controllate. Entro la fine del 2008 la sua copertura si estenderà su ulteriori 902 km.

Completano gli investimenti in tecnologia della società l'ammmodernamento dell'"arredo tecnologico" della rete con l'installazione di 833 pannelli a messaggio variabile e di 1.750 telecamere.

Nell'ambito della politica per la sicurezza intrapresa da Autostrade per l'Italia, sono state inoltre lanciate alcune importanti campagne di comunicazione. L'obiettivo che ci si è posti con tali iniziative è stato quello di sensibilizzare sul rischio colpo di sonno per chi guida di notte con la

distribuzione gratuita di oltre due milioni di caffè nel corso della campagna "Caffé gratis di notte", nonché sul comportamento di chi guida con la campagna "Mettici la testa" in collaborazione con RAI Educational con 24 puntate in Tv e la distribuzione di oltre 150.000 Dvd con immagini di situazioni reali e "crude".

Sono state inoltre avviate altre importanti iniziative, come "Obiettivo Sicurezza", in collaborazione con la Polizia Stradale e alcune associazioni di Consumatori, per sfatare alcuni luoghi comuni sui comportamenti di guida, come pure il ricorso a messaggi "choc" sui pannelli a messaggio variabile sugli stessi temi.

La fluidità

Nel 2007 la fluidità inverte la tendenza negativa dell'ultimo periodo, presentando apprezzabili miglioramenti sia nell'indicatore globale (Total Delay), sia negli indicatori specifici delle code e dei rallentamenti dovuti a lavori e a incidenti, rendendo apprezzabile il lavoro di revisione delle procedure operative, di miglioramento nella gestione dei cantieri e di potenziamento dell'organizzazione di presidio alla viabilità.

La velocizzazione delle operazioni di pagamento del pedaggio influisce notevolmente sul giudizio del cliente. Autostrade per l'Italia interviene sia da un punto di vista infrastrutturale (con il progetto "Zero code ai caselli"), sia introducendo miglioramenti o nuovi servizi per facilitare il cliente.

Il progetto "Zero code ai caselli" prevede l'aumento del numero delle corsie alle stazioni di esazione, l'automatizzazione delle piste con telepass, viacard, carte di credito o casse automatiche, e/o la trasformazione di alcune corsie per gestirle in modo flessibile in funzione delle condizioni di traffico. Dall'avvio del progetto nel 2006 a fine 2007, 30 caselli sono già stati oggetto di intervento, di cui 12 nel 2007, con il risultato di una riduzione del 17,8% delle ore di coda registrate in stazione rispetto al 2006 (pari a -466,4 ore).

I miglioramenti riguardano l'assistenza del cliente al casello, grazie a una segnaletica e indicazioni più chiare e a procedure di assistenza da remoto più rapide, che hanno determinato un decremento dei Rapporti di Mancato Pagamento Pedaggio (RMPP) e una riduzione del tempo "perso" al casello. È stata inoltre introdotta l'autocertificazione per il cliente non in grado di esibire il biglietto di ingresso e il pagamento on line degli RMPP.

Inoltre, al fine di incentivare l'utilizzo del pagamento automatico, Autostrade per l'Italia ha sviluppato il Telepass ricaricabile e il Telepass Premium (che aggiunge ulteriori servizi agli utenti, ad esempio soccorso gratuito in autostrada, sconti sui servizi nelle aree di servizio, su polizze assicurative, etc..)

Oltre ad agire sulle stazioni e i caselli di pedaggio, Autostrade per l'Italia ha agito sulla fluidità in itinere aumentando, per esempio, gli spazi di immissione tra un tratto e un altro e, temporaneamente, il numero di corsie, nonché informando gli automobilisti sul traffico, su eventuali problemi e sui percorsi alternativi. Anche il contingentamento in entrata, per esempio, riducendo il numero di corsie disponibili ai caselli, è un sistema utilizzato per favorire la fluidità delle correnti di lunga percorrenza.

Fondamentali sono le misure adottate per migliorare la fluidità del traffico in presenza di cantieri oppure durante la stagione invernale. Il Protocollo Grandi Opere, sottoscritto con Anas, prevede il mantenimento di certi standard di servizio durante l'effettuazione di lavori, in particolar modo durante i periodi di forte traffico (mantenimento di un numero minimo di corsie, sospensione dei cantieri, ...), con risultati senza dubbio positivi.

Per le operazioni invernali, le procedure di intervento sono state riviste e i mezzi ulteriormente modernizzati e potenziati dotandoli di sistemi di rilevazione satellitare per meglio gestire la flotta durante le operazioni. È stato anche previsto il contingentamento del traffico dei veicoli pesanti durante le nevicate intense oppure il fermo temporaneo degli stessi in aree dedicate.

Informazioni sulla viabilità

I pannelli a messaggio variabile coprono la quasi totalità del traffico e il call center della società si colloca tra le best practices italiane.

In aggiunta ad un call center dedicato (con 120 linee), il sito internet accessibile al pubblico consente la verifica in tempo reale della situazione della viabilità e del tempo di percorrenza.

Tra gli altri servizi offerti è da rilevare il servizio di Informazione Isoradio presente su oltre il 70% della rete di Autostrade per l'Italia.

Rapporti con la clientela

Nel 2007 sono pervenute complessivamente 818.756 chiamate al Call Center Viabilità, con una riduzione di poco oltre il 2% rispetto al precedente anno dovuta, sostanzialmente, alla minore presenza di eventi neve e altre criticità di traffico. La percentuale di risposta complessiva è stata, come l'anno precedente, superiore al 99% con il 33% delle chiamate gestite da Operatore.

E' migliorata anche la percentuale di risposte alle chiamate entro 20 secondi che è passata dall'88,2% dell'anno precedente al 94%.

Tra le iniziative di miglioramento del servizio vanno segnalate la revisione del risponditore automatico con la riorganizzazione dei notiziari territoriali scorporando l' area di Milano, che solitamente fa registrare una elevata concentrazione di eventi traffico, e l'attivazione, dal mese di luglio, di un servizio di informazioni in lingua inglese, al quale è stato completamente dedicato il numero 06.4363.2121.

Al Call Center Commerciale nel 2007 sono pervenute complessivamente 1.427.689 chiamate, con una crescita del 24% rispetto al precedente anno dovuta all'aumento della base Clienti ed al lancio dell'opzione Premium per sostenere la quale sono state realizzate numerose campagne promozionali.

La percentuale di risposta complessiva è stata del 98,6%, rispetto al 97% dello scorso anno con il 63% delle chiamate gestite da Operatore.

E' migliorata anche la percentuale di risposte alle chiamate entro 20 secondi che è passata dall' 86,5% dell'anno precedente all' 87,7% del 2007.

Tra le iniziative di miglioramento del servizio vanno segnalate la revisione del sistema di numerazione con l'eliminazione del numero 06.4353.3333, (che prevedeva un costo totale a carico del Cliente), e la riorganizzazione del servizio sul numero verde gratuito 800.269.269 e sul nuovo numero 840.043.043 con addebito a carico del Cliente del solo scatto alla risposta.

Per quanto riguarda, la corrispondenza commerciale scritta, sono pervenute nel 2007 oltre 400.000 tra lettere fax ed e-mail con una crescita rispetto all'anno precedente del 5% circa per quanto riguarda lettere e fax e di oltre il 35% per quanto riguarda le e-mail a conferma della sempre maggiore preferenza che i Clienti mostrano per questo canale di comunicazione.

Il tempo di evasione medio è stato di 3,2 giorni per lettere e fax (con una leggera riduzione rispetto ai 3,3, del 2006) e di 1,9 giorni per le e-mail, come nel 2006.

In merito alla gestione dei Clienti dei sistemi automatici di pagamento, dal 1° gennaio 2007 sono entrate in vigore le nuove norme contrattuali di tutti i contratti Telepass e Viacard, che hanno consentito di recepire una serie di esigenze che, nel tempo, i Clienti stessi avevano manifestato nei confronti dell'Azienda e si è proceduto ad ulteriori interventi di revisione e miglioramento delle procedure gestionali.

Aree di servizio

Autostrade per l'Italia ha avviato un piano di riqualificazione di tutte le aree per il miglioramento della qualità. Gli interventi prevedono l'ampliamento e il potenziamento degli spazi esterni (14.000 nuovi parcheggi auto e 5.000 per camion) degli edifici commerciali (+42% di spazi per aree commerciali, 4.000 servizi igienici in più) e delle aree rifornimento carburante, nonché la costruzione di nove nuove aree, tre delle quali già realizzate a fine 2007.

A fine 2007, risultano avviati o conclusi interventi di importo pari a circa il 68,0% degli oltre 800 milioni di euro di investimenti previsti, ripartiti tra Autostrade per l'Italia e gli operatori commerciali titolari delle concessioni.

Il Customer Satisfaction Index

Dal 2004 vengono realizzate periodiche indagini di mercato per misurare la soddisfazione della clientela sul livello del servizio autostradale. I risultati di queste indagini permettono di giungere alla formulazione del Customer Satisfaction Index (CSI), un indicatore che sintetizza il giudizio dei clienti.

Le rilevazioni, condotte da un istituto specializzato tra i più accreditati, consentono di misurare la qualità percepita dai clienti rispetto alle componenti primarie del servizio. Le indagini vengono svolte attraverso interviste telefoniche su un campione di 3.600 clienti così suddivisi: 1.200 viaggiatori occasionali, 1.200 viaggiatori business, 600 pendolari, 600 camionisti.

Accanto al CSI relativo al totale della clientela (circa 25 milioni di clienti), al fine di ottenere un giudizio più puntuale supportato da esperienze reali è stato deciso di monitorare anche l'andamento del CSI dei Frequent Travellers (CSI – FT).

I Frequent Travellers rappresentano circa il 65% del totale della clientela autostradale (circa 16 milioni) e vengono definiti come coloro che effettuano almeno 12 viaggi autostradali all'anno.

L'indice di soddisfazione relativo al totale della clientela per il 2007 (in una scala da 1 a 10) risulta pari a 6,84 confermando una valutazione ampiamente superiore alla sufficienza ed in miglioramento rispetto agli anni precedenti mentre quello relativo ai Frequent Travellers è 6,77.

In particolare, i risultati dell'indagine sui giudizi delle varie componenti che caratterizzano l'indice di soddisfazione evidenziano un deciso miglioramento di tutte le principali componenti del servizio a conferma di tutto ciò che è stato fatto nel corso dell'ultimo anno.

I risultati del Customer Satisfaction Index

	2007	2006
Sicurezza		
% dei clienti soddisfatti (giudizio > o uguale a 7 - scala 1:10)	64,7	60,9
Giudizio complessivo (voto medio - scala 1:10)	7,08	6,99
Informazioni di Viabilità		
% dei clienti soddisfatti (giudizio > o uguale a 7- scala 1:10)	66,5	64,1
Giudizio complessivo (voto medio - scala 1:10)	6,97	6,86
Caselli		
% dei clienti soddisfatti (giudizio > o uguale a 7- scala 1:10)	71,3	66,3
Giudizio complessivo (voto medio - scala 1:10)	7,02	6,81
Sistemi di Pagamento		
% dei clienti soddisfatti (giudizio > o uguale a 7- scala 1:10)	85,1	78,4
Giudizio complessivo (voto medio - scala 1:10)	7,89	7,68
Viabilità		
% dei clienti soddisfatti (giudizio > o uguale a 7- scala 1:10)	33,5	29,2
Giudizio complessivo (voto medio - scala 1:10)	5,76	5,56
Aree di Servizio		
% dei clienti soddisfatti (giudizio > o uguale a 7- scala 1:10)	68,4	64,0
Giudizio complessivo (voto medio - scala 1:10)	6,99	6,85
Customer Satisfaction Index (CSI)	6,84	6,71

2.4. INVESTIMENTI E LORO EVOLUZIONE

Negli anni '60, l'Italia fu il primo paese europeo a investire decisamente nella costruzione di una rete autostradale. Lo fece attraverso un sistema di concessioni di autostrade a pedaggio attribuite a società per azioni ancorché sotto il controllo pubblico. Partendo all'inizio degli anni 50, l'Italia diventò presto il leader europeo per lunghezza della rete autostradale. Questa leadership durò fino a metà degli anni '70.

Nel 1975, anche a causa di alcuni eccessi (per esempio la costruzione di tratte autostradali non connesse alle effettive necessità o mai completate) venne promulgata la legge n. 492/75 che bloccava la costruzione di nuove autostrade, la cui abrogazione avvenne solo nel 2001.

Il mancato sviluppo di sistemi di trasporto alternativi (rotaia e portuale - marittimo) e la crescita del numero degli autoveicoli hanno così finito per scaricare sulla rete stradale e autostradale un sempre crescente volume di traffico. Il livello di saturazione della rete autostradale italiana ha ora raggiunto un livello ben superiore al resto d'Europa.

In risposta al gap infrastrutturale accumulato negli anni, Autostrade per l'Italia ha definito tra il 1997 e il 2002 ingenti piani di investimento, in corso di realizzazione, per potenziare oltre 500 km di rete in concessione. I piani sono previsti dalla Convenzione del 1997 e dal IV Atto Aggiuntivo del 2002.

La previsione di costo per la realizzazione di queste opere ammontava a circa 8 miliardi di euro di cui 1 miliardo a carico dello Stato. Per via dei ritardi e delle varianti apportate in corso d'opera, il costo finora sopportato da Autostrade ammonta a circa 2,5 miliardi di euro, con una previsione di spesa finale di circa 11 miliardi di euro.

Inoltre, poiché pianificare con largo anticipo gli interventi di potenziamento è fondamentale, Autostrade per l'Italia, con la sottoscrizione con ANAS del nuovo schema di convenzione, di cui si attende l'approvazione definitiva, ha già individuato nuovi interventi per 7 miliardi di euro da realizzarsi entro il 2020.

Tra investimenti programmati nelle due diverse convenzioni e i nuovi impegni nella Convenzione Unica, saranno oltre 18 i miliardi di euro che Autostrade per l'Italia avrà investito entro il prossimo decennio per potenziare la propria rete.

Inoltre sono stati definiti ulteriori investimenti da parte di alcune controllate riguardanti altri 52 km di rete per un importo complessivo di circa 1,2 miliardi di euro.

La Convenzione del 1997

Nel 1997 venne siglata la Convenzione tra Anas e Autostrade che stabiliva il quadro concessorio (in particolare l'introduzione del meccanismo del price cap per la fissazione delle tariffe di pedaggio) e poneva le basi per la sua futura privatizzazione. La Convenzione definiva investimenti su circa 240 km di rete per un importo stimato di 3,5 miliardi di euro. In particolare, impegnava Autostrade a costruire la Variante di Valico.

A metà 2001 (quasi quattro anni dopo la firma della Convenzione), l'iter autorizzativo della Variante di Valico era ancora bloccato a causa del DM del Ministero dell'Ambiente del 04.05.2001 (DEC/VIA/6068) che prescriveva il riavvio della Valutazione di Impatto Ambientale di tutta la Variante di Valico.

Per sbloccare la situazione, Autostrade fu costretta nel luglio 2001, con un'azione che non aveva precedenti istituzionali, a ricorrere al TAR contro il Ministero, vincendo il ricorso. Il Consiglio dei Ministri con delibera del 09.08.2001 approvò pertanto il progetto (tratta La Quercia-Barberino) dando l'avvio alla fase finale della Conferenza dei Servizi per tutta la Variante di Valico. La stessa si concluse nel novembre 2001 rimandando agli Osservatori Ambientali e ad altre Conferenze dei Servizi successive la definizione delle oltre 1.000 prescrizioni emerse.

A oggi tutti i lavori in asse della Variante di Valico sono aggiudicati. Solo due Conferenze dei Servizi (sulle tratte Barberino-Firenze Nord e Firenze Sud-Incisa) sono da completare.

Circa il 60% delle tratte da potenziare inserite nella Convenzione del 1997 (137,4 km) sono state completate e sono stati aggiudicati o completati lavori per oltre 4,1 miliardi di euro, cifra ben superiore alle previsioni iniziali di costo (3,5 miliardi di euro).

Status degli Investimenti del Piano Finanziario 1997 al 31.12.2007		
	Km	Importo* (€/Mln)
Tratte completate **	137,4	1.163
Tratte aggiudicate	56,9	2.991
Tratte che hanno superato la fase approvativa ***	2,2	34
Tratte che non hanno superato la fase approvativa	40,4	1.022
Totale	236,9	5.210

* Schema di Convenzione Unica di ottobre 2007.

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

*** Lavori che pur avendo superato la fase approvativa non sono ancora affidati.

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

Evoluzione Investimenti del Piano Finanziario 1997					
€/min	Previsioni da Piano 1997 (a)	Previsioni da Piano 2002 (b)	Ultimo (*) aggiornamento (c)	Variazione (b-a)	Variazione (c-b)
Stima totale investimenti	3.556	4.500	5.210	+944	+710
Investimenti entro il 31.12.2007	3.556	4.500	1.948	+944	-2.552

(*) Schema di Convenzione Unica di ottobre 2007.

La Convenzione del 1997 prevedeva una spesa di 3.556 milioni di euro, con la fine dei lavori di potenziamento della Variante di Valico per il 2003. Nell'aggiornamento del Piano Finanziario del 2002, inserito nel IV Atto Aggiuntivo, per tener conto dei ritardi approvativi già accumulati, fu necessario rivedere sia la tempistica di esecuzione delle opere, sia l'importo complessivo previsto da 3.556 milioni di euro a 4.500 milioni di euro. Venne accertato, inoltre, che i ritardi non erano imputabili ad Autostrade per l'Italia e che i benefici finanziari per quest'ultima, dovuti allo slittamento dei lavori, erano comunque inferiori ai maggiori costi a carico della Società (944 milioni di euro).

Dal 2002 a oggi, tutti gli iter autorizzativi sono stati completati, anche se con molto ritardo rispetto alle previsioni del 2002, ad eccezione delle tratte Barberino-Firenze Nord e Firenze Sud-incisa. Tali ritardi hanno comportato dal 2002 al 2007 un minore investimento per circa 2,6 miliardi di euro. Il costo finale delle opere nel frattempo è ulteriormente lievitato. Oggi è stimato in almeno 5,2 miliardi di euro, rispetto ai 4,5 miliardi di euro della previsione fatta nel 2002. Rispetto alla stima iniziale di 3,5 miliardi di euro, sulla base della quale la Società venne privatizzata, la stima degli extracosti ammonta dunque complessivamente già a 1,7 , miliardi di euro.

Il IV Atto Aggiuntivo

Nel 2002, ANAS e Autostrade sottoscrivono il IV Atto Aggiuntivo alla Convenzione del 1997 che prevede un ulteriore piano di investimenti di circa 4,5 miliardi di euro per potenziare le tratte della rete ad alta saturazione non considerate dalla Convenzione del 1997 per un totale di 285 km. Sottoscritto nel dicembre 2002, con tre mesi di ritardo rispetto alla stesura nel settembre 2002, il contratto diventò definitivo ed efficace solo nel giugno 2004 (con 21 mesi di ritardo). La remunerazione di tali investimenti è prevista mediante uno specifico incremento di tariffe addizionale basato sull'effettivo stato di avanzamento lavori accertato.

A fine 2007 sono stati eseguiti investimenti per circa 600 milioni di euro.

La tabella seguente mostra come lo scostamento rispetto alle previsioni degli investimenti sia dovuto fino al 2006 esclusivamente al ritardo di 21 mesi dall'efficacia dell'Atto stesso (redatto a settembre 2002 ed efficace da giugno 2004). Nel 2007 lo stato di avanzamento dei lavori previsti nel piano ha invece risentito dei lunghi iter approvativi dei lotti della tratta Rimini Nord-Pedaso, della tratta Lainate-Como, della tratta Fiano Romano-Grande Raccordo Anulare Roma, nonché dei nuovi svincoli nominativi previsti nel IV Atto Aggiuntivo.

Evoluzione Investimenti del IV Atto Aggiuntivo del 2002 (€/mln)						
	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Investimenti previsti nel IV atto Aggiuntivo nell'anno	2	50	244	684	915	1.002
Investimenti riprevisti (*)	2	0	9	81	313	745
Investimenti realizzati nell'anno	4	6	68	82	220	218
Scostamento cumulato	+2	+8	+67	+68	-25	-552

(*) Investimenti traslati di 21 mesi intercorrenti tra la redazione del IV Atto Aggiuntivo (settembre 2002) e la sua efficacia (giugno 2004) e depurati del Passante di Mestre

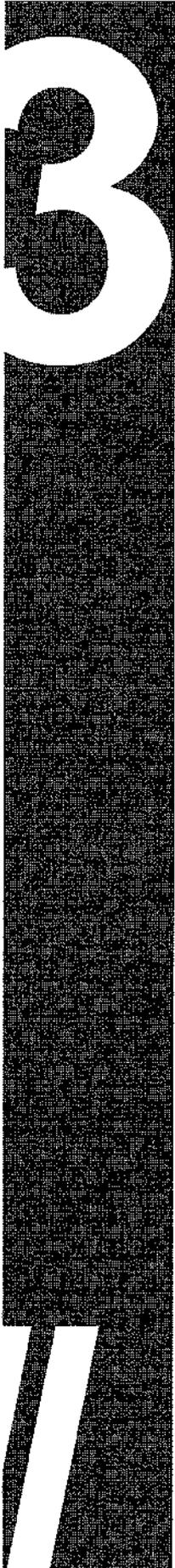
Altri investimenti delle società concessionarie controllate

Nell'ambito degli investimenti in Grandi Opere, oltre agli interventi previsti dalla Convenzione del 1997 e dal IV Atto Aggiuntivo, le società Autostrade Meridionali, il Raccordo Autostradale Valle d'Aosta e Strada dei Parchi, tutte controllate da Autostrade per l'Italia hanno interventi in corso per altri 52 km di rete per un importo complessivo di circa 1,2 miliardi di euro.

Interventi delle altre concessionarie controllate	km oggetto di intervento (km)	Km aperti al traffico al 31.12.07 (km)
RAV AC-Trafofo Monte Bianco (A5) Morgex- Entreves (Convenzione 1999)	12,4	12,4
Strada dei Parchi RM-AQ-TE e Torano - Pescara (A24 e A 25) (Convenzione 2001) ^(a)	18,9	0,0
- Villa Vomano - Teramo	5,7	Lavori in corso
- Roma Est (Lunghezza) - Via P. Togliatti	14,2	Progetto definitivo approvato
Autostrade Meridionali NA-Pompei-SA (A3) Napoli - Pompei (Convenzione 1999) ^(b)	20,0	8,3
Totale Interventi Controllate	52,3	20,7

(a) Operativa del 2003.

(b) Gli ampliamenti previsti sulla rete di SAM riguardano 24,5 km, di questi 4,5 km sono stati già aperti al traffico durante la convenzione 1972-1992.



3. RELAZIONE SULLA GESTIONE

(Pagina intenzionalmente lasciata in bianco)

3.1 ANDAMENTO ECONOMICO E FINANZIARIO ED ALTRE INFORMAZIONI

Premessa

In questo paragrafo sono esposti e commentati i prospetti di conto economico riclassificato, dei movimenti di patrimonio netto, dei proventi e degli oneri rilevati nell'esercizio e del rendiconto finanziario del 2007, confrontati con i valori dell'esercizio precedente, nonché i prospetti di struttura patrimoniale, di indebitamento finanziario netto e di capitale di esercizio al 31 dicembre 2007, raffrontati ai corrispondenti valori al 31 dicembre 2006. Tali prospetti sono stati redatti applicando i principi contabili internazionali (IFRS) emanati dall'International Accounting Standard Board e omologati dalla Commissione Europea, in vigore al 31 dicembre 2007.

Si precisa che gli schemi riclassificati non sono oggetto di verifica da parte della società di revisione e che rispetto agli schemi ufficiali di seguito esposti nel capitolo "Prospetti contabili" presentano alcune differenze. In particolare:

- il prospetto del "Conto economico riclassificato" introduce il "Margine operativo lordo (EBITDA)", non riportato nel prospetto di conto economico ufficiale. Tale margine è determinato partendo dagli stessi ricavi operativi esposti nel prospetto di conto economico ufficiale e sottraendo ad essi tutti i costi operativi ad eccezione di ammortamenti, svalutazioni di attività e ripristini di valore, accantonamenti ai fondi e altri stanziamenti correttivi. Sottraendo quindi al margine operativo lordo tali tipologie di costi si torna quindi allo stesso "Risultato operativo (EBIT)" riportato nel prospetto di conto economico ufficiale. Sotto il risultato operativo i due schemi non presentano differenze nei valori e nei risultati intermedi, ma si differenziano esclusivamente per la maggior sintesi del prospetto del "Conto economico riclassificato";
- il prospetto della "Struttura patrimoniale" ha la stessa impostazione a sezioni contrapposte dello schema di stato patrimoniale ufficiale e si differenzia da quest'ultimo esclusivamente per la maggiore sintesi, non riportando le sottovoci di dettaglio delle voci principali;
- il prospetto dell'"Indebitamento finanziario netto" tiene conto delle attività finanziarie non correnti, a differenza della "Posizione finanziaria netta" esposta nelle note di bilancio, predisposta in conformità alla raccomandazione CESR del 10/02/2005, che non consente di dedurre dall'indebitamento finanziario le attività finanziarie non correnti;
- il prospetto di "Rendiconto finanziario" di seguito esposto e commentato non presenta alcuna differenza rispetto al prospetto di rendiconto finanziario ufficiale.

Gestione economica

I ricavi totali dell'esercizio 2007 sono pari a 2.778,9 milioni di euro e si incrementano di 60,3 milioni di euro (+2,2%) rispetto al 2006.

I ricavi netti da pedaggio sono pari a 2.359,8 milioni di euro e presentano un incremento di 50,0 milioni di euro (+2,2%) rispetto al 2006 essenzialmente in relazione all'aumento del traffico pari al 2,28%.

Con decorrenza 15 marzo 2007 è stato inoltre applicato un adeguamento tariffario pari allo 0,67%, che comprende lo 0,50% riconosciuto in relazione ai lavori previsti per gli investimenti del IV° Atto Aggiuntivo del 2002 (cosiddetta X investimenti). Gli introiti di detta componente tariffaria non concorrono a determinare i ricavi dell'anno fino all'entrata in esercizio delle opere in corso di realizzazione, avendo natura contabile di risconti passivi pluriennali in quanto ricavi di competenza di esercizi futuri.

Gli altri ricavi operativi ammontano a 419,1 milioni di euro, con un incremento di 10,3 milioni di euro (+2,5%) rispetto al 2006, e sono composti da:

a) introiti dalle aree di servizio per 178,6 milioni di euro, che si incrementano di 8,9 milioni di euro (+5,3%) rispetto al 2006;

b) proventi da canoni Telepass per 67,8 milioni di euro e Viacard per 22,8 milioni di euro, complessivamente in aumento di 6,8 milioni di euro (+8,2%) rispetto al 2006, in relazione all'aumento del numero medio degli apparati Telepass Family (+379 mila apparati), Business (+124 mila apparati) in circolazione e dei proventi derivanti dal nuovo servizio "Telepass Premium" lanciato dalla società ad ottobre 2006;

c) altri ricavi da vendita e da prestazioni di servizi accessori per complessivi 149,9 milioni di euro, che si decrementano di 5,5 milioni di euro (-3,5%) rispetto al 2006. Tali ricavi sono costituiti principalmente da proventi per vendita di impianti e sistemi di esazione pedaggi, prestazioni di global service, prestazioni per servizi informatici resi a società autostradali, pubblicità, nonché rimborsi di costi e risarcimenti danni. Il decremento di tali ricavi rispetto al 2006 è imputabile all'assenza dei ricavi da concessione in uso dei siti attrezzati per ospitare gli impianti degli operatori telefonici, a seguito del trasferimento dei relativi contratti alla società del gruppo TowerCo, e alla riduzione dei canoni attivi per interferenze, in seguito al completamento delle attività connesse ai lavori relativi alla rete ferroviaria ad alta velocità. Tale contrazione è stata solo parzialmente compensata dai maggiori ricavi per vendita di impianti e sistemi di esazione pedaggi, oltre che dall'incremento dei ricavi non ricorrenti per sopravvenienze ed insussistenze attive.

I costi operativi netti ammontano a 987,5 milioni di euro e aumentano di 64,2 milioni di euro (+6,9%) rispetto al 2006. Tale variazione è riconducibile prevalentemente a:

a) maggiori costi per materie e servizi, al netto delle relative capitalizzazioni, per 53,5 milioni di euro (+9,5%). Tali costi, che complessivamente ammontano a 616,6 milioni di euro, con un'incidenza pari al 22,2% sui ricavi, rispetto al 20,7% del 2006, risentono in primis dell'incremento del canone di concessione calcolato sugli introiti da pedaggio, passato dall'1% al 2,4% a partire dal 1° gennaio 2007. Tale modifica ha comportato nel 2007 oneri aggiuntivi pari a 34,1 milioni di euro.

Si evidenzia inoltre l'aumento degli oneri per attività di manutenzione ordinaria, per consulenze e prestazioni professionali, per l'illuminazione autostradale in seguito all'entrata in funzione di nuovi impianti e all'incremento del costo dell'energia elettrica e per oneri postali connessi all'invio della documentazione relativa a Telepass e Viacard. Tali aumenti risultano parzialmente compensati dai minori oneri sostenuti per la gestione dei siti attrezzati per operatori telefonici, conseguente al citato trasferimento della gestione a TowerCo, e dalla riduzione dei costi per le operazioni invernali, a seguito delle buone condizioni climatiche dell'inverno 2007;

b) incremento di 6,0 milioni di euro (+29,1%) del valore della voce "Altri costi operativi e plusvalenze (minusvalenze)", che passa da 20,8 milioni di euro del 2006 a 26,8 milioni di euro del 2007. La voce accoglie gli oneri per contributi e liberalità, le imposte indirette e le tasse, gli oneri per risarcimento danni e penalità, il saldo delle plusvalenze e minusvalenze sulle dismissioni di beni strumentali e gli oneri non ricorrenti per sopravvenienze ed insussistenze passive. L'incremento del 2007 è in parte originato dal fatto che il saldo del 2006 beneficiava di 4,3 milioni di euro di plusvalenze nette per cessione di terreni;

c) maggiori costi del personale, al netto delle capitalizzazioni, per 4,6 milioni di euro (+1,4%), che salgono da 339,4 milioni di euro del 2006 a 344,1 milioni di euro del 2007. Tale variazione beneficia del provento non ricorrente pari a 20,6 milioni di euro (c.d. curtailment) rilevato a seguito della rideterminazione del fondo TFR, che esclude ora dal calcolo attuariale la componente relativa agli incrementi salariali futuri, per effetto della riforma previdenziale che ha mutato la natura dell'istituto del TFR da un programma a benefici definiti ad uno a contributi definiti.

Al netto di tale partita, il costo del lavoro netto risulta superiore rispetto al 2006 di 25,2 milioni di euro per effetto dell'aumento del costo del lavoro unitario, dovuto in primo luogo al rinnovo contrattuale di giugno 2006, che tra l'altro prevedeva la contribuzione al fondo di previdenza complementare di categoria a carico della società, nonché all'accordo sindacale di settembre 2007 che comporta il riconoscimento della copertura sanitaria per i dipendenti, ed infine all'incremento dell'organico medio conseguente al trasferimento del personale dalla controllante Atlantia a seguito della rescissione del contratto di affitto del ramo aziendale relativo alla "Direzione Amministrazione e Finanza" avvenuta in data 1° giugno 2007. Inoltre il costo del personale capitalizzato diminuisce di 7,7 milioni di euro per l'entrata in esercizio di opere per le quali si procedeva alla capitalizzazione del costo del personale.

Per effetto di quanto sopra il "Margine operativo lordo" (EBITDA) si attesta a 1.791,5 milioni di euro, con un decremento di 3,9 milioni di euro (-0,2%) rispetto al 2006 e un'incidenza sui ricavi del 64,5%, rispetto al 66,0% del 2006.

Il "Risultato operativo" (EBIT) è pari a 1.468,6 milioni di euro, con una diminuzione di 51,3 milioni di euro (-3,4%) rispetto al 2006 e rappresenta il 52,8% dei ricavi rispetto al 55,9% del 2006. Oltre a quanto già commentato, il risultato operativo sconta l'effetto di:

a) maggiori ammortamenti per 32,0 milioni di euro (+13,5%), a seguito del passaggio in esercizio di nuove opere autostradali, complessivamente pari a 349,8 milioni di euro nel 2007 (558,3 milioni di euro nel 2006);

b) maggiori accantonamenti, al netto degli utilizzi, al fondo per spese di ripristino e sostituzione dei beni gratuitamente devolvibili per 15,4 milioni di euro, per l'aggiornamento del piano di manutenzioni non ricorrenti. Complessivamente gli accantonamenti al fondo e gli altri stanziamenti rettificativi sono pari a 53,7 milioni di euro nel 2007 (38,3 milioni di euro nel 2006).

Gli oneri finanziari, al netto dei proventi finanziari, sono pari a 402,0 milioni di euro, con un incremento di 0,3 milioni di euro (0,1%) rispetto al 2006. I maggiori oneri finanziari netti, pari a circa 5,2 milioni di euro, sono originati dalla maggiore esposizione media del 2007 e risultano in parte compensati da maggiori dividendi da partecipate per 4,9 milioni di euro.

Gli oneri finanziari capitalizzati, pari a 22,1 milioni di euro, diminuiscono di 6,7 milioni di euro (-23,2%) rispetto al 2006, in seguito al completamento ed all'entrata in funzione di alcune infrastrutture per le quali si procedeva alla capitalizzazione degli oneri finanziari.

Le imposte sul reddito di esercizio ammontano a 383,3 milioni di euro e si decrementano di 78,6 milioni di euro (-17,0%) rispetto al 2006, essenzialmente per l'effetto sulla fiscalità differita della riduzione delle aliquote nominali dell'IRES e dell'IRAP, previste dalla legge Finanziaria 2008, stimabile in circa 56,8 milioni di euro.

I proventi netti di attività cessate, pari a 16,6 milioni di euro, sono relativi alle plusvalenze generate dalle vendite delle partecipazioni nelle società Autostrade Lombarde S.p.A., Società di Progetto Bre.Be.Mi. S.p.A. e Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.A, al netto delle relative imposte.

Il risultato netto dell'esercizio è quindi pari a 722,0 milioni di euro, in crescita di 36,9 milioni di euro (+5,4%) rispetto al 2006.

CONTO ECONOMICO RICLASSIFICATO

(Migliaia di euro)	VARIAZIONE				INCIDENZA % SUI RICAVI	
	2007	2006	ASSOLUTA	%	2007	2006
Ricavi netti da pedaggio	2.359.847	2.309.834	50.013	2,2	84,9	85,0
Ricavi per lavori su ordinazione	7	25	-18	-72,0	-	-
Altri ricavi operativi	419.091	408.830	10.261	2,5	15,1	15,0
Totale ricavi	2.778.945	2.718.689	60.256	2,2	100,0	100,0
Costi per materie e servizi esterni netti	-616.646	-563.139	-53.507	9,5	-22,2	-20,7
Altri costi operativi e plusvalenze (minusvalenze)	-26.782	-20.753	-6.029	29,1	-1,0	-0,8
Costo del lavoro	-351.550	-354.592	3.042	-0,9	-12,7	-13,0
Costo del lavoro capitalizzato	7.500	15.166	-7.666	-50,5	0,3	0,6
Totale costi operativi netti	-987.478	-923.318	-64.160	6,9	-35,5	-34,0
Margine operativo lordo (EBITDA)	1.791.467	1.795.371	-3.904	-0,2	64,5	66,0
Ammortamenti, svalutazioni e ripristini di valore	-269.121	-237.133	-31.988	13,5	-9,7	-8,7
Accantonamenti a fondi e altri stanziamenti rettificativi	-53.699	-38.298	-15.401	40,2	-1,9	-1,4
Risultato operativo (EBIT)	1.468.647	1.519.940	-51.293	-3,4	52,8	55,9
Proventi (Oneri) finanziari	-402.024	-401.741	-283	0,1	-14,5	-14,8
Oneri finanziari capitalizzati	22.068	28.746	-6.678	-23,2	0,8	1,1
Risultato prima delle imposte delle attività operative in funzionamento	1.088.691	1.146.945	-58.254	-5,1	39,2	42,2
Imposte sul reddito	-383.280	-461.887	78.607	-17,0	-13,8	-17,0
Risultato delle attività operative in funzionamento	705.411	685.058	20.353	3,0	25,4	25,2
Proventi (Oneri) netti di attività cessate/destinate ad essere cedute	16.553	-	16.553	-	0,6	-
Utile dell'esercizio	721.964	685.058	36.906	5,4	26,0	25,2

(Euro)	2007	2006
Utile base per azione	1,17	1,11
di cui:		
da attività in funzionamento	1,14	1,11
da attività cessate/destinate ad essere cedute	0,03	-
Utile diluito per azione	1,17	1,11
di cui:		
da attività in funzionamento	1,14	1,11
da attività cessate/destinate ad essere cedute	0,03	-

Struttura patrimoniale

Di seguito sono commentate le principali variazioni dei saldi patrimoniali rispetto al 31 dicembre 2006. Si evidenzia che, relativamente ai dati al 31 dicembre 2006 pubblicati precedentemente, la quota compensabile delle attività per imposte anticipate è stata riclassificata a riduzione delle passività per imposte differite, coerentemente con quanto effettuato al 31 dicembre 2007, a seguito di una più puntuale applicazione del principio contabile di riferimento.

Le "Attività non correnti" sono pari a 13.725,6 milioni di euro e si incrementano di 635,8 milioni di euro rispetto al saldo al 31 dicembre 2006 (13.089,8 milioni di euro).

Le attività materiali, pari a 6.425,9 milioni di euro (5.817,5 milioni di euro a fine 2006), sono costituite prevalentemente da beni gratuitamente devolvibili in esercizio (5.054,3 milioni di euro) e da autostrade in costruzione (1.239,4 milioni di euro).

L'incremento dell'esercizio, pari a 608,4 milioni di euro, è dovuto agli investimenti per 992,3 milioni di euro, relativi principalmente ad interventi di ampliamento e potenziamento della rete autostradale già in esercizio, che risultano in parte compensati dagli ammortamenti per 249,0 milioni di euro e dai contributi in conto capitale rilevati nell'esercizio per 125,1 milioni di euro.

Il valore delle attività immateriali ammonta a 6.133,3 milioni di euro (6.131,4 milioni di euro al 31 dicembre 2006) ed è composto dal valore residuo dell'avviamento generato dall'operazione di conferimento del compendio autostradale (6.111,2 milioni di euro) e dalle altre attività immateriali (22,1 milioni di euro). Il valore dell'avviamento non è oggetto di ammortamento sistematico mentre è soggetto a periodici test di impairment, che hanno evidenziato la recuperabilità del valore contabile sopra indicato, sia attraverso la stima del presumibile valore di mercato, sia attraverso la stima del valore d'uso.

L'incremento di 2,0 milioni di euro è originato dal saldo tra gli investimenti dell'esercizio, pari a 22,1 milioni di euro e relativi principalmente a costi di acquisto e sviluppo *software*, e gli ammortamenti pari a 20,1 milioni di euro.

Al 31 dicembre 2007 la voce "Partecipazioni" ammonta a 448,4 milioni di euro (417,5 milioni di euro al 31 dicembre 2006) ed include partecipazioni in società controllate per 303,8 milioni di euro, partecipazioni in società collegate per 82,6 milioni di euro e altre partecipazioni per 62,0 milioni di euro.

L'incremento delle partecipazioni, pari a 30,8 milioni di euro, è imputabile al saldo tra le acquisizioni del 2007 e le cessioni di alcune partecipazioni. Le prime sono relative essenzialmente alla acquisizione di una ulteriore quota azionaria di IGLI (fino all'attuale 33,3% del capitale), per un ammontare complessivo di 48,9 milioni di euro, ed alla sottoscrizione dell'aumento di capitale riservato della società Autostrade International US Holdings per 19,4 milioni di euro, finalizzato alla acquisizione, da parte di quest'ultima, della società statunitense ETCC, alla acquisizione di Newpass per 1,3 milioni di euro e alla costituzione di Autostrade Tech S.p.A. (1,1 milioni di euro) e Autostrade Service S.p.A. (1,0 milioni di euro). Le cessioni di partecipazioni sono relative ad Autostrade Lombarde S.p.A., Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.A. e Società di Progetto Bre.Be.Mi. S.p.A., complessivamente in carico per 41,6 milioni di euro al 31 dicembre 2006.

Le altre attività finanziarie non correnti, pari a 712,3 milioni di euro (716,0 milioni di euro al 31 dicembre 2006), includono: i depositi bancari vincolati sui quali sono accreditate le quote dei finanziamenti connessi all'erogazione di contributi dell'ANAS a fronte di lavori da effettuare, per 629,9 milioni di euro, il credito per il finanziamento a medio-lungo termine concesso alla controllata Autostrade Meridionali, per 30,0 milioni di euro, il valore positivo del fair value degli strumenti finanziari derivati sottoscritti con la controllante Atlantia, per 46,2 milioni di euro, e gli altri crediti finanziari relativi prevalentemente ai prestiti al personale, per 5,0 milioni di euro.

Le altre attività non correnti sono pari a 5,7 milioni di euro (7,3 milioni di euro al 31 dicembre 2006) ed includono i crediti verso l'Erario per l'anticipo di imposta sul TFR.

Le "Attività correnti" sono pari a 1.105,5 milioni di euro (1.013,9 milioni di euro al 31 dicembre 2006) e sono costituite da:

- a) attività commerciali, pari a 750,8 milioni di euro (771,8 milioni di euro al 31 dicembre 2006), che si decrementano di 21,0 milioni di euro essenzialmente per maggiori accantonamenti al fondo svalutazione crediti;
- b) disponibilità liquide e mezzi equivalenti per 174,1 milioni di euro (34,2 milioni di euro al 31 dicembre 2006) che si incrementano di 140,0 milioni di euro in relazione ai rapporti di conto corrente attivati con le società del gruppo in conseguenza del trasferimento della Tesoreria di Gruppo da Atlantia S.p.A. alla Società avvenuto in data 1° giugno 2007;
- c) altre attività finanziarie correnti, pari a 112,1 milioni di euro (166,2 milioni di euro al 31 dicembre 2006) costituite essenzialmente dalla quota corrente dei depositi bancari vincolati (107,9 milioni di euro);
- d) attività per imposte correnti, per 13,6 milioni di euro, relative ai crediti netti per imposte correnti sul reddito dell'esercizio 2007;
- e) altre attività correnti per 54,9 milioni di euro (41,8 milioni di euro al 31 dicembre 2006), che includono principalmente i crediti verso utenti per recupero danni e i crediti tributari per imposte diverse da quelle sul reddito.

Il "Patrimonio netto" ammonta a 2.638,8 milioni di euro (2.387,0 milioni di euro al 31 dicembre 2006) e presenta un incremento di 251,8 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2006, per l'effetto combinato dei seguenti fattori:

- a) utile dell'esercizio del 2007, pari a 722,0 milioni di euro;
- b) pagamento dei dividendi relativi all'utile dell'esercizio 2006, per 349,2 milioni di euro e dell'acconto sui dividendi dell'esercizio 2007, pari a 195,0 milioni di euro;
- c) incremento di 74,1 milioni di euro delle riserve patrimoniali per proventi ed oneri imputati direttamente a patrimonio netto, prevalentemente originati dall'applicazione degli IAS 32 e 39, con riferimento al fair value, al netto dei relativi effetti fiscali, degli strumenti finanziari derivati di copertura del rischio di variazione dei tassi di interesse.

Le "Passività non correnti" sono pari a 9.735,8 milioni di euro (9.534,9 milioni di euro al 31 dicembre 2006) e si incrementano di 200,9 milioni di euro. Sono costituite da:

- a) fondi per accantonamenti non correnti complessivamente pari a 922,9 milioni di euro (908,0 milioni di euro al 31 dicembre 2006), relativi al fondo spese e ripristino dei beni gratuitamente devolvibili (812,4 milioni di euro) ed al fondo TFR (110,5 milioni di euro);
- b) passività finanziarie non correnti, pari a 8.441,9 milioni di euro (8.346,6 milioni di euro al 31 dicembre 2006), che si incrementano di 95,3 milioni di euro essenzialmente in relazione ad un nuovo finanziamento a medio-lungo termine ottenuto da Atlantia per 250,0 milioni di euro. Tale variazione risulta parzialmente compensata dalla riduzione del valore negativo del fair value degli strumenti finanziari derivati di copertura (-68,5 milioni di euro), conseguente l'aumento dei tassi di interesse, e dalla riclassifica tra le passività finanziarie correnti delle quote dei finanziamenti a medio-lungo termine in scadenza nel 2008 (96,7 milioni di euro). La composizione delle passività finanziarie non correnti è indicata di seguito nel commento della posizione finanziaria netta;
- c) passività per imposte differite nette che ammontano a 318,1 milioni di euro (237,7 milioni di euro al 31 dicembre 2006) e sono stanziati essenzialmente in relazione alla deduzione, ai soli fini fiscali, dell'ammortamento dell'avviamento, al netto delle imposte anticipate stanziati a fronte delle quote non deducibili dei fondi per rischi ed oneri, prevalentemente per spese di ripristino e sostituzioni dei beni devolvibili;
- d) altre passività non correnti, pari a 53,0 milioni di euro (42,6 milioni di euro al 31 dicembre 2006), che comprendono i risconti commerciali pluriennali (28,2 milioni di euro) relativi essenzialmente a canoni attivi anticipati percepiti per la concessione in uso di beni della Società ed il risconto relativo alla quota di pedaggi correlata alla X investimenti (24,8 milioni di euro) delle opere previste dal IV Atto Aggiuntivo, che è rilasciato a conto economico in correlazione con gli ammortamenti delle stesse, successivamente al loro completamento ed entrata in esercizio.

Le "Passività correnti" sono pari a 2.456,5 milioni di euro (2.181,8 milioni di euro al 31 dicembre 2006) e si incrementano nell'esercizio di 274,7 milioni di euro. Sono costituite da:

- a) fondi per accantonamenti correnti, pari a 132,6 milioni di euro (154,5 milioni di euro al 31 dicembre 2006), che includono la quota corrente del fondo spese e ripristino dei beni

gratuitamente devolvibili (76,5 milioni di euro), del fondo contenziosi contrattuali (39,6 milioni di euro) e dei fondi per benefici ai dipendenti composti dal fondo TFR (16,5 milioni di euro). La diminuzione di 21,9 milioni di euro rispetto a fine 2006 è riconducibile essenzialmente all'utilizzo del fondo per il piano di incentivazione triennale del top management (19,2 milioni di euro) in seguito alla relativa liquidazione avvenuta nel mese di maggio 2007;

b) passività commerciali, pari a 655,5 milioni di euro (530,8 milioni di euro al 31 dicembre 2006), che si incrementano nell'esercizio di 124,8 milioni di euro in relazione agli accertamenti per lavori di manutenzione e costruzione di opere autostradali effettuati a fine 2007;

c) passività finanziarie, per 948,3 milioni di euro (788,9 milioni di euro al 31 dicembre 2006), che si incrementano di 159,3 milioni di euro in relazione al citato trasferimento della Tesoreria di Gruppo da Atlantia. La voce comprende gli scoperti di conto corrente (281,9 milioni di euro), il saldo passivo dei rapporti di conto corrente in essere con la controllante Atlantia (201,3 milioni di euro) e con le altre società del Gruppo (105,5 milioni di euro), la quota corrente dei finanziamenti a medio-lungo termine ottenuti da istituti di credito e ANAS (204,6 milioni di euro) e i ratei passivi finanziari connessi ai finanziamenti a medio-lungo termine concessi prevalentemente dalla controllante Atlantia (155,0 milioni di euro);

d) passività per imposte correnti, per 30,7 milioni di euro (55,3 milioni di euro al 31 dicembre 2006), relativi al residuo debito tributario dell'esercizio 2006 verso Schemaventotto, per IRES, iscritto a seguito della partecipazione al Consolidato Fiscale di Gruppo;

e) altre passività correnti, che ammontano a 689,4 milioni di euro (652,4 milioni di euro al 31 dicembre 2006), principalmente costituite dai debiti verso società autostradali per rapporti di interconnessione e per pedaggi in corso di regolazione, dai debiti verso il personale e gli istituti previdenziali e dai depositi cauzionali degli utenti correntisti. La voce si incrementa nell'esercizio di 37,0 milioni di euro principalmente in relazione all'aumento dei debiti verso le società interconnesse, per 23,1 milioni di euro, nonché dei debiti verso il personale e gli istituti previdenziali, per 12,1 milioni di euro.

STRUTTURA PATRIMONIALE

(Migliaia di euro)	31/12/2007	31/12/2006	VARIAZIONE
ATTIVITÀ			
Attività non correnti			
Materiali	6.425.895	5.817.543	608.352
Immateriali	6.133.335	6.131.358	1.977
Partecipazioni	448.354	417.527	30.827
Altre attività finanziarie	712.275	716.036	-3.760
Altre attività	5.717	7.292	-1.575
Totale attività non correnti	13.725.577	13.089.756	635.821
Attività correnti			
Attività commerciali	750.791	771.793	-21.002
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	174.145	34.186	139.959
Altre attività finanziarie	112.128	166.159	-54.031
Attività per imposte correnti	13.579	-	13.579
Altre attività	54.895	41.801	13.094
Totale attività correnti	1.105.538	1.013.939	91.599
TOTALE ATTIVITA'	14.831.115	14.103.695	727.420
PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ			
Patrimonio netto			
Capitale emesso	615.527	615.527	-
Riserva straordinaria vincolata per ritardati investimenti	197.000	-	197.000
Altre riserve e utili portati a nuovo	1.299.308	1.086.371	212.937
Utile dell'esercizio (al netto dell'acconto dividendi)	526.965	685.058	-158.093
Totale patrimonio netto	2.638.800	2.386.956	251.844
Passività non correnti			
Fondi per accantonamenti	922.863	908.033	14.830
Passività finanziarie	8.441.895	8.346.627	95.268
Passività per imposte differite	318.106	237.672	80.434
Altre passività	52.959	42.578	10.381
Totale passività non correnti	9.735.823	9.534.910	200.913
Passività correnti			
Fondi per accantonamenti	132.600	154.477	-21.877
Passività commerciali	655.530	530.753	124.777
Passività finanziarie	948.272	788.950	159.322
Passività per imposte correnti	30.706	55.274	-24.568
Altre passività	689.384	652.375	37.009
Totale passività correnti	2.458.492	2.181.829	274.663
TOTALE PASSIVITA'	12.192.315	11.716.739	475.576
TOTALE PATRIMONIO NETTO E PASSIVITA'	14.831.115	14.103.695	727.420

PROSPETTO DEI MOVIMENTI DEL PATRIMONIO NETTO

(Migliaia di euro)	Capitale emesso	Riserva straordinaria vincolata	Altre riserve e utili portati a nuovo	Risultato dell'esercizio	Totale Patrimonio Netto
Saldo al 31-12-2005	615.527	-	605.598	625.820	1.846.945
Utili (perdite) netti rilevati direttamente a patrimonio netto	-	-	130.528	-	130.528
Risultato dell'esercizio	-	-	-	685.058	685.058
Totale dei proventi e degli oneri rilevati nell'esercizio	-	-	130.528	685.058	815.586
Operazioni con gli azionisti e altre variazioni					
Dividendi deliberati	-	-	-	-275.575	-275.575
Riporto a nuovo del risultato dell'esercizio precedente	-	-	350.245	-350.245	-
Saldo al 31-12-2006	615.527	-	1.086.371	685.058	2.386.956
Utili (perdite) netti rilevati direttamente a patrimonio netto	-	-	74.099	-	74.099
Risultato dell'esercizio	-	-	-	721.964	721.964
Totale dei proventi e degli oneri rilevati nell'esercizio	-	-	74.099	721.964	796.063
Operazioni con gli azionisti e altre variazioni					
Dividendi deliberati	-	-	-	-349.220	-349.220
Riporto a nuovo del risultato dell'esercizio precedente	-	-	335.838	-335.838	-
Destinazione di parte delle riserve a riserva straordinaria vincolata per ritardati investimenti	-	197.000	-197.000	-	-
Acconto sui dividendi	-	-	-	-194.999	-194.999
Saldo al 31-12-2007	615.527	197.000	1.299.308	526.965	2.638.800

PROSPETTO DEI PROVENTI E DEGLI ONERI RILEVATI NELL'ESERCIZIO

(Migliaia di euro)	2007	2006
Utili (perdite) rilevati direttamente a riserva da valutazione al fair value degli strumenti finanziari di cash flow hedging (IAS 39)	70.814	125.244
Utili (perdite) rilevati direttamente a riserva da valutazione attuariale (IAS 19)	3.285	5.294
Utili (perdite) netti rilevati direttamente nel patrimonio netto	74.099	130.528
Utile dell'esercizio	721.964	685.058
Totale dei proventi e degli oneri rilevati nell'esercizio	796.063	815.586

Al 31 dicembre 2007 la posizione finanziaria della Società è costituita da un indebitamento finanziario netto pari a 8.391,6 milioni di euro (8.219,2 milioni di euro al 31 dicembre 2006).

L' "Indebitamento finanziario netto non corrente", pari a 7.729,6 milioni di euro (7.630,6 milioni di euro al 31 dicembre 2006), è costituito da:

- a) prestiti concessi da Atlantia S.p.A. per complessivi 7.632,0 milioni di euro, al netto degli oneri sostenuti per la loro accensione. I finanziamenti infragruppo hanno scadenza tra il 2011 ed il 2024 ed una vita media residua di circa 8 anni. Tali finanziamenti riflettono le stesse condizioni dei prestiti contratti dalla Capogruppo nei confronti del sistema creditizio e risultano maggiorati di uno spread per tener conto degli oneri gestionali;
- b) finanziamenti a medio-lungo termine, pari a 786,4 milioni di euro costituiti da prestiti da banche per 391,4 milioni di euro, i cui rimborsi saranno effettuati dall'ANAS utilizzando gli stanziamenti previsti dalle Leggi n. 662/1996, n. 135/1997 e n. 345/1997, prestiti dalla Banca Europea degli Investimenti (BEI) per 155,0 milioni di euro e dalla quota non corrente dei debiti finanziari verso ANAS, per 240,0 milioni di euro, a fronte delle rate di mutuo rimborsate dalla stessa sui contratti per il finanziamento di lavori previsti in Convenzione e non ancora terminati;
- c) il *fair value* negativo dei contratti finanziari derivati di copertura del rischio di variazione dei tassi di interesse, complessivamente pari a 23,5 milioni di euro;
- d) attività finanziarie non correnti per complessivi 712,3 milioni di euro (716,0 milioni di euro al 31 dicembre 2006), che includono i depositi vincolati, per 629,9 milioni di euro, relativi a contributi dello Stato, il *fair value* positivo degli strumenti derivati per 46,9 milioni di euro, il credito finanziario a medio-lungo termine per 30,0 milioni di euro relativo ad un finanziamento concesso alla controllata Autostrade Meridionali e altri crediti finanziari per 5,5 milioni di euro.

Al 31 dicembre 2007 l' "Indebitamento finanziario netto corrente" presenta un saldo pari a 662,0 milioni di euro (588,6 milioni di euro al 31 dicembre 2006), così composto:

- a) passività finanziarie correnti per 948,3 milioni di euro (788,9 milioni di euro al 31 dicembre 2006), che includono le quote correnti dei finanziamenti a medio-lungo termine da istituti di credito e ANAS (204,6 milioni di euro), i ratei passivi sui debiti finanziari (155,0 milioni di euro), gli scoperti di conto corrente (281,9 milioni di euro) e i debiti finanziari verso la controllante e le altre società del Gruppo per rapporti di conto corrente (306,8 milioni di euro);
- b) disponibilità liquide e mezzi equivalenti, per 174,1 milioni di euro (34,2 milioni di euro al 31 dicembre 2006), relative ai rapporti attivi di conto corrente infragruppo (139,3 milioni di euro), al denaro e valori in cassa e ai saldi attivi dei conti correnti bancari (34,7 milioni di euro);
- c) altre attività finanziarie correnti, per 112,1 milioni di euro (166,2 milioni di euro al 31 dicembre 2006), che includono principalmente la quota corrente dei depositi vincolati, pari a 107,9 milioni di euro.

Gli strumenti finanziari derivati, in coerenza con la "Hedging policy" di Gruppo, sono stati stipulati con Atlantia S.p.A. allo scopo di neutralizzare integralmente l'esposizione al rischio di variazione dei tassi di interesse delle passività finanziarie a medio-lungo termine infragruppo.

La durata media dell'indebitamento finanziario complessivo è pari a circa 8 anni, mentre la durata media dell'indebitamento finanziario oggetto delle operazioni di copertura da rischi di variazione di tasso di interesse è pari a circa 8 anni. Con riferimento alla tipologia di tasso di interesse, l'indebitamento finanziario è espresso al 94% a tasso fisso, tenuto anche conto delle operazioni di copertura da rischi di variazione di tasso di interesse, e in una quota pari al 6% a tasso variabile.

INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO

(Migliaia di euro)	31/12/2007	31/12/2006	VARIAZIONE
Indebitamento finanziario netto non corrente			
Passività finanziarie non correnti	-8.441.896	-8.346.627	-95.269
Finanziamenti a medio-lungo termine	-8.418.391	-8.254.832	-183.759
Derivati passivi	-23.505	-91.995	68.490
Altre attività finanziarie non correnti	712.276	716.036	-3.760
Depositi bancari vincolati convertibili oltre dodici mesi	629.893	670.330	-40.437
Derivati attivi	46.870	10.890	35.980
Altre attività finanziarie	35.513	34.816	697
Indebitamento finanziario netto non corrente	-7.729.620	-7.630.591	-99.029
Indebitamento finanziario netto corrente			
Passività finanziarie correnti	-948.272	-788.950	-159.322
Scoperti di conto corrente	-281.885	-230.208	-51.677
Rapporti passivi di conto corrente intragruppo	-306.788	-141.217	-165.571
Quota corrente di debiti finanziari a medio-lungo termine	-859.454	-417.352	57.898
Altre passività finanziarie	-145	-173	28
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	174.145	34.186	139.959
Disponibilità liquide e depositi bancari e postali	34.734	33.814	920
Mezzi equivalenti	101	372	-271
Rapporti attivi di conto corrente intragruppo	139.310	-	139.310
Altre attività finanziarie correnti	112.128	166.159	-54.031
Quota corrente di attività finanziarie a medio-lungo termine	1.002	179	823
Depositi bancari vincolati convertibili entro dodici mesi	107.901	164.174	-56.273
Altre attività finanziarie	3.225	1.806	1.419
Indebitamento finanziario netto corrente	-661.999	-588.605	-73.394
INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO	-8.391.619	-8.219.196	-172.423

Il capitale di esercizio presenta al 31 dicembre 2007 un valore complessivo negativo pari a 689,0 milioni di euro (579,3 milioni di euro al 31 dicembre 2006), costituito dal saldo netto tra le attività di esercizio pari a 819,3 milioni di euro (813,6 milioni di euro al 31 dicembre 2006) e le passività di esercizio pari a 1.508,2 milioni di euro (1.392,9 milioni di euro al 31 dicembre 2006).

La variazione di 109,7 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2006 è dovuta principalmente a:

- a) aumento delle passività commerciali, per 124,8 milioni di euro, in relazione agli accertamenti per lavori di manutenzione e costruzione di opere autostradali effettuati a fine 2007;
- b) decremento delle attività commerciali, per 21,0 milioni di euro, dovuto essenzialmente a maggiori accantonamenti al fondo svalutazione crediti;
- c) incremento delle altre passività correnti, per 37,0 milioni di euro, in relazione all'aumento dei debiti verso le società interconnesse, per 23,1 milioni di euro, e dei debiti verso il personale e gli istituti previdenziali per 12,1 milioni di euro;
- d) aumento delle attività per imposte correnti relative ai crediti netti per IRES e IRAP dell'esercizio 2007 per 13,6 milioni di euro e decremento delle passività per imposte correnti dell'esercizio 2006, in seguito al versamento della prima quota nell'ambito della partecipazione al Consolidato Fiscale di Gruppo, per 24,6 milioni di euro;
- e) riduzione della quota corrente dei fondi per accantonamenti per 21,9 milioni di euro, essenzialmente a seguito dell'utilizzo del fondo per il piano di incentivazione triennale del top management a fronte della relativa liquidazione avvenuta nel mese di maggio 2007.

CAPITALE DI ESERCIZIO

(Migliaia di euro)	31/12/2007	31/12/2006	VARIAZIONE
Attività commerciali	758.798	771.793	-21.003
Rimanenze	43.284	38.500	4.784
Attività per lavori in corso su ordinazione	3.274	3.266	8
Crediti commerciali	704.232	730.027	-25.795
Attività per imposte correnti	13.579	-	13.579
Altre attività correnti	54.895	41.801	13.094
Totale attività di esercizio	819.264	813.594	5.670
Fondi per accantonamenti correnti	-132.600	-154.477	21.877
Passività commerciali	-655.530	-630.753	-124.777
Passività per imposte correnti	-30.706	-65.274	24.568
Altre passività correnti	-689.383	-652.375	-37.008
Totale passività di esercizio	-1.508.219	-1.392.879	-115.340
CAPITALE DI ESERCIZIO	-688.955	-579.285	-109.670

Gestione finanziaria

La dinamica finanziaria del 2007 evidenzia un decremento di disponibilità liquide nette e mezzi equivalenti di 77,3 milioni di euro, rispetto al decremento registrato nel 2006 per 24,2 milioni di euro.

Il flusso di cassa generato da attività di esercizio è pari a 1.161,5 milioni di euro (1.077,1 milioni di euro nel 2006). In confronto al 2006, il maggior flusso generato dall'attività di esercizio del 2007 deriva essenzialmente dall'incremento dell'utile dell'esercizio e degli ammortamenti, nonché dal maggiore apporto della variazione del capitale di esercizio rispetto all'esercizio precedente.

Il flusso di cassa per attività di investimento, pari a 800,5 milioni di euro, è determinato principalmente dagli investimenti in attività materiali per 992,3 milioni di euro, in attività immateriali per 22,1 milioni di euro e in partecipazioni per 75,3 milioni di euro e beneficia di contributi in conto capitale per 125,1 milioni di euro e di realizzi da cessione di attività (partecipazioni) per 69,5 milioni di euro.

Il flusso di cassa per attività finanziaria è pari a 438,4 milioni di euro (119,7 milioni di euro al 31 dicembre 2006) ed è determinato principalmente dalle seguenti componenti:

- a) erogazione di dividendi pari a 544,2 milioni di euro, incluso l'acconto sui dividendi dell'esercizio 2007 corrisposto a novembre 2007;
- b) accensione di un nuovo finanziamento a medio-lungo termine erogato dalla controllante alle stesse condizioni del prestito sottoscritto da quest'ultima con la BEI per 250,0 milioni di euro;
- c) rimborsi di finanziamenti per 99,0 milioni di euro, inclusivi dell'ammontare rimborsato dall'ANAS in relazione ai finanziamenti di cui alle leggi nn. 662/1996, 135/1997 e 345/1997;
- d) decremento netto delle altre passività finanziarie correnti e non correnti per 45,2 milioni di euro, prevalentemente connesso alla riduzione dei debiti verso ANAS a fronte dello svincolo di quote di contributo in relazione ai lavori di potenziamento del tratto autostradale Bologna-Firenze dell'autostrada A1 Milano-Napoli.

RENDICONTO FINANZIARIO

(Migliaia di euro)	2007	2006
FLUSSO MONETARIO DA (PER) ATTIVITA' DI ESERCIZIO		
Utile dell'esercizio	721.964	685.058
Rettificato da:		
Ammortamenti	289.121	237.133
Svalutazioni (Rivalutazioni) di attività finanziarie non correnti incluse partecipazioni contabilizzate al costo o al fair value	418	-
(Plusvalenze) Minusvalenze da realizzo e rettifiche di attività non correnti	-15.538	-1.795
Variazione netta (attività) passività per imposte (anticipate) differite	46.424	80.273
Variazione netta dei fondi per accantonamenti non correnti	19.113	3.758
Variazione del capitale di esercizio	109.669	64.363
Variazione netta altre passività non finanziarie non correnti e altre variazioni	10.381	8.339
Flusso di cassa netto da (per) attività di esercizio [a]	1.161.547	1.077.129
FLUSSO MONETARIO DA (PER) ATTIVITA' DI INVESTIMENTO		
Investimenti in attività materiali	-992.333	-960.631
Investimenti in attività immateriali	-22.095	-19.762
Investimenti in partecipazioni al netto dei decimi da versare	-75.526	-9.935
Realizzo da disinvestimenti di attività materiali, immateriali e partecipazioni	68.509	6.507
Variazione di altre attività non correnti	1.575	1.332
Variazione di attività finanziarie correnti e non correnti non detenute a scopo di negoziazione	93.128	-12.674
Variazione dei contributi in conto capitale	125.083	13.534
Flusso di cassa netto da (per) attività di investimento [b]	-800.449	-981.629
FLUSSO MONETARIO DA (PER) ATTIVITA' FINANZIARIA		
Dividendi corrisposti	-544.219	-275.575
Nuovi finanziamenti da azionisti	250.000	200.000
Rimborsi di finanziamenti a medio-lungo termine (esclusi i debiti di leasing finanziario)	-99.003	-96.192
Rimborso di debiti di leasing finanziario	-	-2.546
Variazione netta delle altre passività finanziarie correnti e non correnti	-45.165	54.598
Flusso di cassa netto da (per) attività finanziaria [c]	-438.387	-119.725
Incremento/(decremento) cassa ed equivalenti di cassa [a+b+c]	-77.289	-24.225
Disponibilità liquide nette e mezzi equivalenti ad inizio esercizio	-337.239	-313.014
Disponibilità liquide nette e mezzi equivalenti a fine esercizio	-414.528	-337.239

INFORMAZIONI AGGIUNTIVE AL RENDICONTO FINANZIARIO

	2007	2006
Imposte sul reddito corrisposte	387.075	392.645
Interessi attivi ed altri proventi finanziari incassati	61.679	42.805
Interessi passivi ed altri oneri finanziari corrisposti	453.842	433.809
Dividendi ricevuti	33.866	28.790
Utile su cambi incassati	3	22
Perdite su cambi corrisposte	12	11

RICONCILIAZIONE DELLE DISPONIBILITA' LIQUIDE NETTE E DEI MEZZI EQUIVALENTI

	2007	2006
Disponibilità liquide nette e mezzi equivalenti ad inizio esercizio	-337.239	-313.014
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	34.186	26.535
Scoperti di conto corrente rimborsabili a vista	-230.208	-37.000
Rapporti passivi di conto corrente infragruppo	-141.217	-302.549
Disponibilità liquide nette e mezzi equivalenti a fine esercizio	-414.528	-337.239
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	174.145	34.186
Scoperti di conto corrente rimborsabili a vista	-281.685	-230.208
Rapporti passivi di conto corrente infragruppo	-306.788	-141.217

Rapporti con parti correlate

Sono di seguito commentati i principali rapporti commerciali e finanziari di Autostrade per l'Italia con le proprie parti correlate. Tutti i rapporti con le parti correlate sono regolati a condizioni di mercato e non includono operazioni atipiche o inusuali. Per maggiori dettagli informativi sui rapporti con le parti correlate si rinvia alla specifica nota riportata in bilancio, inclusiva delle tabelle riepilogative dei saldi patrimoniali ed economici relativi.

Rapporti con le società controllanti

La Società è soggetta all'attività di direzione e coordinamento da parte della controllante diretta Atlantia come previsto anche dal Codice di Autodisciplina di Atlantia. Nelle note illustrative al bilancio è esposto il prospetto riepilogativo dei dati essenziali dell'ultimo bilancio approvato da Atlantia.

Il 4 maggio 2007 l'Assemblea straordinaria dei soci di Autostrade S.p.A. ha approvato le modifiche all'articolo 1 dello statuto sociale relative al cambio di denominazione sociale in Atlantia S.p.A.. Il cambio di denominazione sociale è parte del più ampio progetto di riorganizzazione volto a rafforzare per Autostrade per l'Italia S.p.A. il ruolo di capogruppo operativa nel campo delle infrastrutture in concessione.

Si evidenzia che in data 1° giugno 2007 in seguito alla ridefinizione del ruolo di Atlantia all'interno del Gruppo è stato risolto il contratto di affitto del ramo aziendale relativo alla "Direzione Amministrazione e Finanza" di Autostrade per l'Italia. Pertanto a decorrere da tale data la Società svolge attività di service amministrativo, finanziario e fiscale per la controllante Atlantia e per le società controllate.

Inoltre sempre a partire dal 1° giugno 2007 la struttura di Internal Auditing di Atlantia è stata ricondotta nell'ambito di Autostrade per l'Italia, pertanto le relative attività a partire da tale data sono svolte da quest'ultima.

In merito ai rapporti di natura finanziaria si evidenzia che, al 31 dicembre 2007, i finanziamenti a medio-lungo termine accordati da Atlantia alla Società ammontano a nominali complessivi 7.750 milioni di euro e sono regolati alle stesse condizioni dei prestiti contratti dalla stessa Atlantia nei confronti del sistema creditizio, maggiorate di uno spread per tener conto degli oneri gestionali. Parte di tali finanziamenti è oggetto di copertura del rischio di variazione dei tassi di interesse tramite la definizione di specifici contratti finanziari derivati. Inoltre, conseguentemente alla citata riorganizzazione, dal 1° giugno 2007, la Tesoreria di Gruppo è stata trasferita da Atlantia ad Autostrade per l'Italia e sono stati attivati dei conti correnti di corrispondenza con le società del Gruppo regolati a condizioni in linea con quelle di mercato.

La Società intrattiene con Atlantia un conto corrente di corrispondenza con un saldo debitorio al 31 dicembre 2007 pari a 201,3 milioni di euro.

Si evidenzia infine che la Società, unitamente ad altre società del Gruppo Atlantia, partecipa al Consolidato Fiscale Nazionale promosso dalla controllante, indiretta, Schemaventotto i cui rapporti sono regolati in base alle condizioni definite da apposito contratto di regolamento tra le società aderenti al consolidato fiscale.

Pertanto, nella Stato Patrimoniale al 31 dicembre 2007 sono esposte passività per imposte correnti verso Schemaventotto relative all'anno 2006 per 30,7 milioni di euro e attività per imposte correnti relative all'anno 2007 per 10,3 milioni di euro.

Rapporti con le società controllate

Come sopra evidenziato, in seguito alla ridefinizione del ruolo di Atlantia all'interno del Gruppo, la Società, a partire dal 1° giugno 2007, svolge attività di service amministrativo, finanziario e fiscale per le società controllate. Inoltre, sempre a partire da tale data, la struttura di Internal Auditing della Società svolge per le altre società del Gruppo il servizio di ispezione e monitoraggio, verifica e adeguamento del modello organizzativo di gestione e di controllo in riferimento a quanto previsto dal D. Lgs. n. 231/2001. Il rapporto è regolato da apposita convenzione il cui corrispettivo è stato determinato sulla base degli impegni richiesti alla struttura stessa.

Nell'esercizio 2007, così come negli anni precedenti, la Società ha intrattenuto diversi rapporti con le proprie controllate, prevalentemente di natura commerciale.

In particolare, con riferimento agli investimenti nell'infrastruttura autostradale ed alla relativa manutenzione sono stati acquisiti da SPEA servizi di progettazione, direzione lavori e controllo e monitoraggio delle opere d'arte e da Pavimental servizi relativi alla realizzazione delle opere d'arte a questa commissionate e attività di manutenzione e pavimentazione.

Sulla base di apposite convenzioni stipulate con le concessionarie autostradali controllate dalla Società, è continuata inoltre l'attività di service di rilevazione dei dati di traffico e di regolazione dei rapporti di interconnessione.

Tra le altre prestazioni di natura commerciale erogate o ricevute dalle controllate, si segnalano per rilevanza:

- a) l'affitto dei mezzi pubblicitari dislocati lungo la rete autostradale a AD Moving;
- b) le prestazioni da parte di EssediEsse di servizi amministrativi, di amministrazione del personale, di servizi generali e immobiliari, a seguito dell'affitto a questa del ramo d'azienda "Divisione Servizi", a partire da fine 2005;
- c) l'affitto dei siti attrezzati per ospitare gli impianti degli operatori telefonici a TowerCo;
- d) la locazione ad alcune controllate di porzioni degli immobili ad uso civile di proprietà della Società.

Con riferimento ai rapporti di natura finanziaria si ribadisce che, dal 1° giugno 2007, la Tesoreria di Gruppo è stata trasferita da Atlantia ad Autostrade per l'Italia e sono stati attivati dei conti correnti di corrispondenza con le società del Gruppo regolati a condizioni in linea con quelle di mercato.

Al 31 dicembre 2007 risulta inoltre acceso un finanziamento a medio-lungo termine concesso alla controllata Autostrade Meridionali è pari a 30,0 milioni di euro con scadenza 10 giugno 2009.

Rapporti con le altre parti correlate

La Società intrattiene rapporti con alcuni degli azionisti della controllante indiretta Schemaventotto.

In particolare, La Società ha stipulato alcune convenzioni assicurative in delega ad Assitalia S.p.A. ed Assicurazioni Generali (Gruppo Assicurazioni Generali) con quote variabili tra il 60% ed il 100%, relative alla copertura dei rischi connessi con l'attività della Società per responsabilità civile ed infortuni. I premi lordi di competenza del 2007 ammontano a circa 7,3 milioni di euro e sono migliori delle comparabili quotazioni reperibili sul mercato.

La Società intrattiene con il Gruppo UniCredit rapporti di conto corrente regolati ai correnti tassi di mercato, oltre a taluni contratti, non significativi, per servizi finanziari.

Inoltre, per effetto delle variazioni intercorse nei patti parasociali di Schemaventotto e nella struttura del suo azionariato, agli effetti dello IAS 24 è da considerare parte correlata anche la società Autogrill S.p.A., indirettamente controllata da Ragione S.A.p.A.. Per quanto attiene ai rapporti intercorsi tra Autostrade per l'Italia ed Autogrill S.p.A., si segnala che Autogrill stessa ha in essere alla data del 31 dicembre 2007 n. 134 affidamenti di servizi ristoro e market sulle aree di servizio site lungo la rete autostradale della Società, di cui 3 in ATI con altri operatori. Nell'esercizio 2007 i proventi della Società a fronte dei rapporti economici con Autogrill ammontano a circa 48 milioni di euro, dei quali circa 41,7 milioni di euro per royalties relative alla gestione delle aree di servizio. Tali proventi derivano da rapporti contrattuali stipulati nel corso di vari anni, di cui una parte consistente ad esito di procedure competitive, trasparenti e non discriminatorie.

Con riferimento al *key management*, nel 2007 Autostrade per l'Italia ha corrisposto a titolo di emolumenti 1.000 migliaia di euro al Presidente (Prof. Gian Maria Gros-Pietro) e 634 migliaia di euro all'Amministratore Delegato (Ing. Giovanni Castellucci).

3.2 LE ATTIVITA' DELL'ESERCIZIO 2007

3.2.1. TRAFFICO

L'incremento del traffico sulla rete in concessione ad Autostrade per l'Italia rispetto al 2006 è stato pari al 2,3%, con la componente leggeri che ha mostrato una crescita (+2,4%) leggermente superiore rispetto a quella dei veicoli pesanti (+2,1%).

Complessivamente nel 2007 sulla rete di Autostrade per l'Italia sono stati percorsi 49.313 milioni di chilometri: 37.396 milioni dai veicoli leggeri (pari al 76% del totale) e 11.917 milioni dai veicoli pesanti (pari al 24% del totale).

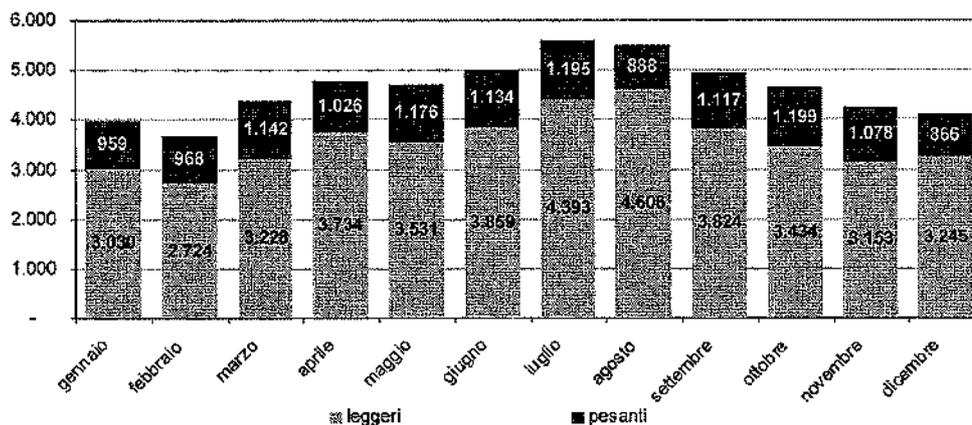
Sull'aumento della mobilità autostradale hanno influito positivamente le condizioni congiunturali, nonché le condizioni meteorologiche favorevoli che hanno caratterizzato i mesi invernali. Il risultato dell'intero anno sconta, comunque, l'impatto negativo che la protesta degli autotrasportatori ha avuto sul traffico di dicembre.

Incrementi più sostenuti si sono registrati sulla rete delle controllate RAV (+16,5 %), grazie al completamento dei lavori e all'apertura dell'intera tratta autostradale in concessione il 7 Marzo 2007, e Strada dei Parchi (+4,3%). La riduzione di traffico per il Traforo del Monte Bianco (-1,5%) rispetto all'anno precedente è prevalentemente da ricondurre alla temporanea chiusura del Traforo del Gottardo nel bimestre maggio-giugno 2006, che aveva determinato traffico aggiuntivo nel tunnel del Monte Bianco, e all'interruzione dal 3 al 10 marzo del 2007 della viabilità di accesso al traforo sul versante francese.

Traffico sulla rete valori intero anno 2007

Autostrade	Veicoli*Km (milioni)				VTMG * 2007
	Veicoli leggeri	Veicoli pesanti	Veicoli totali	Variazione % su 2006	
A1 Milano-Napoli	13.906	4.868	18.774	2,4	64.015
A4 Milano-Brescia	2.643	891	3.535	1,7	103.572
A7 Serravalle-Genova	514	133	646	2,3	35.422
A8/A9 Milano-Laghi	2.077	385	2.463	3,6	86.829
A8/26 Diramazione	451	88	539	2,7	61.538
A10 Genova-Savona	771	171	942	0,9	56.720
A11 Firenze-Mare	1.379	299	1.678	4,3	56.258
A12 Genova-Sestri	803	155	958	1,4	53.881
A12 Roma-Civitavecchia	627	110	737	2,7	30.890
A13 Bologna-Padova	1.467	562	2.029	1,9	43.678
A14 Bologna-Taranto	8.069	2.873	10.942	1,8	38.365
A16 Napoli-Canosa	1.223	296	1.518	0,9	24.145
A23 Udine-Tarvisio	487	245	732	3,4	19.812
A26 Genova Voltri- Gravelona Toce	1.719	495	2.213	3,2	24.760
A27 Venezia-Belluno	552	113	664	2,3	22.146
A30 Caserta-Salerno	636	204	840	3,2	41.632
Nodo di Mestre	73	29	102	1,3	-
TOTALE AUTOSTRADE PER L'ITALIA	37.396	11.917	49.313	2,3	47.329
Torino-Savona	795	176	971	2,3	20.317
Napoli-Pompei-Salerno	1.411	165	1.577	1,0	83.711
Tangenziale di Napoli	972	88	1.060	0,6	143.727
Trafofo del Monte Bianco	7	4	11	-1,5	5.001
Livorno-Rosignano	204	47	251	1,2	18.818
Raccordo Autostradale Valle d'Aosta	76	28	104	16,5	9.021
Strada dei Parchi	1.900	323	2.223	4,3	22.132
TOTALE SOCIETA' CONTROLLATE	5.365	831	6.195	2,5	30.714
TOTALE	42.761	12.748	55.509	2,3	44.646

* VTGM = Veicoli teorici medi giornalieri pari a totale km percorsi/lunghezza tratta/n° giorni dell'anno



3.2.2. TARIFFE

La formula del Price-Cap

Le tariffe applicate dalle concessionarie autostradali in Italia sono aggiornate annualmente in base alla formula di price-cap prevista nelle rispettive convenzioni stipulate con ANAS.

La formula per il calcolo dell'adeguamento tariffario è così articolata:

$$\Delta T = \Delta P - X + \beta \Delta Q$$

In cui:

- ΔT è la variazione tariffaria;
- ΔP è l'inflazione programmata;
- X è il tasso di produttività atteso stabilito con il concedente in misura specifica per ogni concessionaria.

Per Autostrade per l'Italia, secondo quanto stabilito dalla Convenzione con ANAS del 1997 e dal IV Atto Aggiuntivo del 2002, il valore della X si calcola tenendo conto della quota annuale del differenziale fra l'inflazione reale e l'inflazione programmata, registrato su base quinquennale, e della copertura degli oneri di realizzazione delle opere previste dal IV Atto Aggiuntivo;

- $\beta \Delta Q$ è il fattore legato alla qualità del servizio ed è il risultato della ponderazione di due indicatori:

— IPAV - indicatore di stato strutturale delle pavimentazioni; basato sui coefficienti di aderenza e regolarità del manto autostradale che sono le principali caratteristiche che determinano la qualità delle pavimentazioni;

— IS - indicatore di sicurezza; basato sul Tasso d'Incidentalità Globale (numero di incidenti, in carreggiata e svincoli, rilevati dalla Polizia Stradale per 100 milioni di km percorsi).

Nell'ambito delle controllate le tariffe della Società Italiana Traforo del Monte Bianco vengono adeguuate sulla base di accordi bilaterali tra i Governi italiano e francese.

Modalità di calcolo del pedaggio

Il pedaggio autostradale rappresenta il prezzo che il cliente paga per l'uso dell'autostrada. Il calcolo del pedaggio si basa sulla tariffa unitaria (chilometrica), che è differenziata per tipo di veicolo utilizzato (5 classi di veicoli) e per caratteristiche dei tratti autostradali percorsi (pianura o montagna).

Le tariffe unitarie vengono adeguuate annualmente (dal 1° gennaio di ciascun anno) sulla base della percentuale di incremento, determinata secondo la normativa vigente e approvata dall'ANAS. Il pedaggio si calcola moltiplicando la tariffa unitaria chilometrica (alla quale vengono aggiunte le maggiorazioni di competenza dello Stato e l'IVA) per i km percorsi; il valore finale è arrotondato, per eccesso o per difetto, ai decimi di euro (ad eccezione che sulla Tangenziale di Napoli, per la quale l'arrotondamento è ai 5 centesimi di euro), al fine di velocizzare la gestione dei resti in moneta.

Variazioni tariffarie applicate nel 2007

Nel 2007 gli incrementi tariffari annuali sono stati applicati unicamente a partire dal 15 marzo e in misura ridotta per effetto di provvedimenti ANAS che hanno operato per alcune concessionarie una riduzione rispetto a quanto richiesto e previsto contrattualmente.

ANAS S.p.A. ha infatti comunicato, a dicembre 2006, a tutte le concessionarie autostradali che l'adeguamento delle tariffe a decorrere dal 1° gennaio 2007 era sospeso, mentre, da inizio anno erano da applicare, in conformità alla legge n. 286/2006, unicamente i nuovi sovrapprezzi tariffari destinati all'Ente Concedente (2 millesimi di euro per le classi di pedaggio A e B e 6 millesimi di euro per le classi 3, 4 e 5), in sostituzione del precedente Fondo Centrale di Garanzia (in millesimi di euro: 1,55 per le classi A e B; 4,65 per le classi 3, 4 e 5).

In data 10 marzo 2007, ANAS S.p.A. ha poi comunicato a ciascuna concessionaria l'incremento tariffario da applicare, così come determinato con decreto del Ministro delle Infrastrutture di

concerto con il Ministro dell'Economia, adottando per ciascuna concessionaria una percentuale di riduzione degli incrementi tariffari rispetto a quelli richiesti per l'anno 2007, determinata sulla base di una propria stima riferita al presunto ritardo nell'esecuzione degli investimenti rispetto alla tempistica indicata nel piano finanziario allegato alla convenzione, ed ai conseguenti supposti benefici finanziari conseguiti dal singolo concessionario.

Nella tabella che segue sono riportate le variazioni tariffarie riconosciute ad Autostrade per l'Italia S.p.A. ed alle altre Società dalla stessa controllate, applicate a partire dal 15 marzo 2007.

Variazioni tariffarie con decorrenza 15.3.2007 (valori in %)

Concessionarie Autostradali	Incremento tariffario
Autostrade per l'Italia	0,67%
Raccordo Autostradale Valle D'Aosta	0,94%
Autostrada Torino-Savona	0,00%
Società Autostrada Tirrenica	1,45%
Strada dei Parchi	0,00%
Tangenziale di Napoli	3,38%
Autostrade Meridionali	0,00%

Autostrade per l'Italia e le concessionarie controllate (ad eccezione di RAV e Tangenziale di Napoli, per le quali è stato riconosciuto integralmente l'adeguamento richiesto, nonché della Società Traforo del Monte Bianco non interessata dai provvedimenti ANAS di cui sopra, stante il diverso regime convenzionale) hanno notificato ricorso al TAR, il 3-4 Maggio 2007, avverso ai provvedimenti di ANAS S.p.A., del Ministero delle Infrastrutture nonché del Ministero dell'Economia e delle Finanze, anche per il risarcimento dei danni.

La Società Italiana per il Traforo del Monte Bianco, essendosi esaurito il piano di incrementi stabilito dagli accordi intergovernativi del 2001 fra Francia e Italia, non ha maturato alcuna variazione dal 1° gennaio 2007. Dal 1° luglio 2007 è decorso l'adeguamento dell'1,43%, quale recupero del tasso di inflazione, calcolato come media fra gli andamenti del costo della vita registrati in Francia e Italia da marzo 2006 a febbraio 2007.

Variazioni tariffarie applicate dal 1° gennaio 2008

In data 29 dicembre 2007, ANAS ha trasmesso alle concessionarie autostradali i Decreti del Ministro delle Infrastrutture di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze del 28 dicembre 2007 in merito agli adeguamenti tariffari annuali, con decorrenza dal 1° gennaio 2008. Per Autostrade per l'Italia e altre società controllate sono stati disposti i seguenti adeguamenti tariffari, con decorrenza 1.1.2008.

Variazioni tariffarie con decorrenza 1.1.2008 (valori in %)

Concessionarie Autostradali	Incremento tariffario
Autostrade per l'Italia	3,61%
Raccordo Autostradale Valle D'Aosta	0,58%
Autostrada Torino-Savona	2,46%
Società Autostrada Tirrenica	0,00%
Strada dei Parchi	0,00%
Tangenziale di Napoli	0,00%
Autostrade Meridionali	0,00%

Ad Autostrade per l'Italia è stato riconosciuto l'adeguamento tariffario richiesto (3,61%, quale risulta dalla formula di aggiornamento tariffario prevista nella Convenzione del 1997) e dal IV Atto Aggiuntivo, salvo il mancato recupero della quota di incremento tariffario sospeso relativa al 2007.

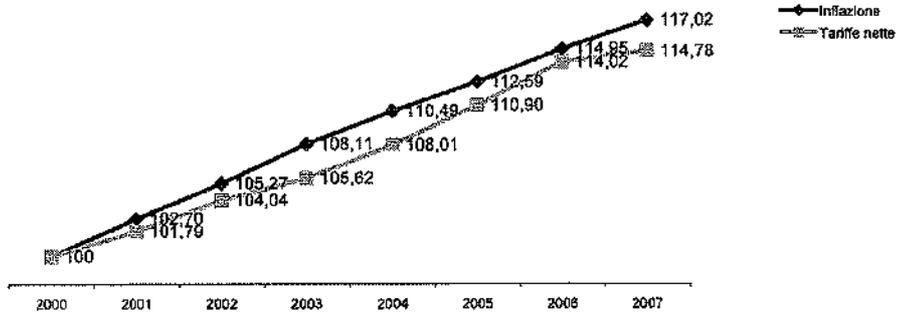
Al Raccordo Autostradale Valle D'Aosta è stato riconosciuto integralmente l'adeguamento richiesto, analogamente a quanto avvenuto nel 2007. L'incremento 2008 approvato per la Società Torino-Savona è comprensivo del recupero dell'aggiornamento tariffario non autorizzato per il 2007.

Per Autostrade Meridionali, Tangenziale di Napoli, SAT e Strada dei Parchi i decreti interministeriali hanno disposto la sospensione degli adeguamenti richiesti, *"in relazione al perdurante inadempimento"*, oggetto di contestazioni da parte di ANAS, relativo, per tutte e quattro le Società, all'esecuzione di interventi di manutenzione di importo minore rispetto alle previsioni di piano finanziario e, limitatamente alle società Strada dei Parchi e SAM, anche al mancato accantonamento nel bilancio 2006 dei benefici finanziari conseguenti ai mancati investimenti.

Per la Società Traforo del Monte Bianco è prevista una variazione tariffaria, a decorrere dal 1° luglio 2008, legata al recupero del tasso di inflazione calcolato come media dei tassi di inflazione registrati nel 2007 in Italia e Francia.

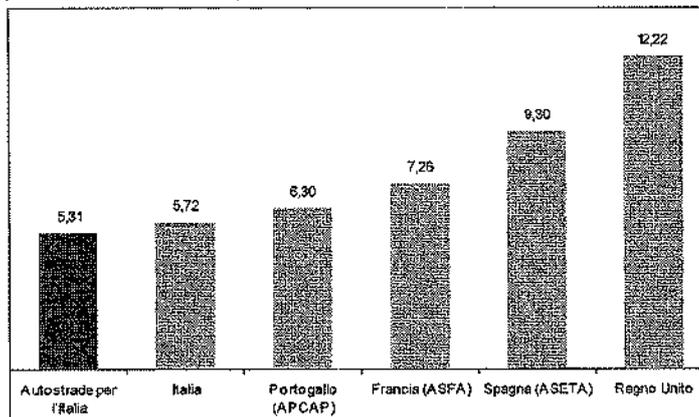
A titolo di raffronto, dal 2000 al 2007 le tariffe di Autostrade per l'Italia sono aumentate meno dell'inflazione e sono inferiori a quelle in vigore in Italia e negli altri Paesi europei.

Inflazione e tariffe di Autostrade per l'Italia: evoluzione 2000-2007 (*)
 (numero indice 2000=100)



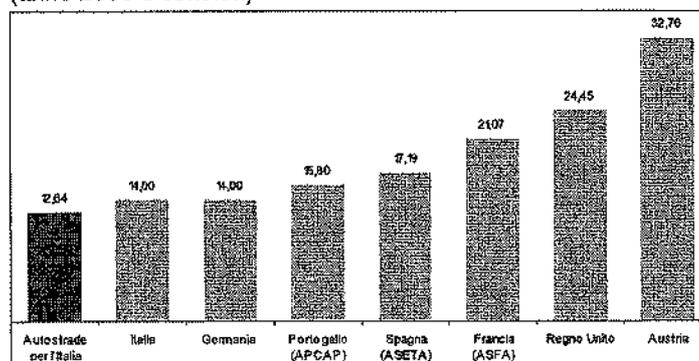
(*) Fonte inflazione: indice ISTAT dei prezzi al consumo per l'intera Collettività Nazionale (tabacchi inclusi).

Tariffe medie per vettura in Europa (*) iva inclusa
 (anno 2006 € cent/km)



(*) Fonte: APCAP; ASETA; ASFA; ASECAP

Tariffe medie per mezzi pesanti in Europa (*) iva inclusa
 (anno 2006 € cent/km)



(*) Fonte: APCAP; ASETA; ASFA; ASECAP; Toll Collect

3.2.3. POTENZIAMENTO E AMMODERNAMENTO DELLA RETE

Nel 2007 le spese per investimenti sulla rete in concessione ad Autostrade per l'Italia e alle altre concessionarie controllate ammontano a 1.217,2 milioni di euro con un incremento rispetto al 2006 di 48,9 milioni di euro (+4%). In particolare Autostrade per l'Italia ha realizzato 992,3 milioni di euro di investimenti rispetto ai 960,6 milioni di euro all'analogo periodo del 2006.

Il totale delle spese per investimenti sulla rete è così ripartito:

Investimenti sulla rete di Autostrade per l'Italia e altre società controllate

Valori in Milioni di euro	2007	2006	Var. %
Autostrade per l'Italia Interventi Convenzione 1997	44,6	43,0	3,7%
Autostrade per l'Italia Interventi IV Atto Aggiuntivo 2002	216,5	220,2	-1,7%
Investimenti in Grandi Opere altre controllate	107,3	90,0	20,2%
Totale investimenti in Grandi Opere	368,4	353,2	4,3%
Altri investimenti sulla rete personale, natura e contad. all'origine capitalizzati	408,6	388,8	5,1%
Investimenti in beni non reversibili	40,8	59,3	-29,9%
Totale investimenti sulla rete autostradale in concessione	1.217,2	1.168,3	4,2%

Il piano di investimenti in Grandi Opere di Autostrade per l'Italia e delle altre società concessionarie

Autostrade per l'Italia e le altre concessionarie controllate hanno in fase di realizzazione un programma di investimenti in "Grandi Opere" pari a circa 12 miliardi di euro. Tale piano ha l'obiettivo di migliorare la capacità della rete in esercizio sulle principali direttrici di collegamento nazionali, onde assicurare una mobilità più sicura e migliori livelli di servizio.

In particolare, per quanto riguarda Autostrade per l'Italia, il piano di investimenti si articola in due programmi di interventi. Il primo, compreso nel piano finanziario allegato alla Convenzione del 1997 con l'ANAS, e il secondo, contenuto nel IV Atto Aggiuntivo alla citata Convenzione stipulato nel 2002 e reso efficace nel 2004. Gli interventi di ampliamento e potenziamento interessano le maglie di rete su cui si concentrano i maggiori volumi di traffico e che sono interessate da più frequenti turbative e fenomeni di congestionamento.

I programmi di intervento delle altre società concessionarie controllate, compresi nei rispettivi piani finanziari, rispondono ai medesimi obiettivi di Autostrade per l'Italia e prevedono il potenziamento di arterie già esistenti. Solo la Società Raccordo Autostradale Valle d'Aosta (RAV) è impegnata nella realizzazione di una nuova tratta autostradale. Hanno particolare rilevanza le opere di ampliamento e ammodernamento della Napoli-Pompei-Salerno (SAM) e delle autostrade romano-abruzzesi (Strada dei Parchi).

Iter autorizzativi per la realizzazione degli investimenti

La realizzazione degli investimenti nel settore autostradale prevede un complesso iter autorizzativo che coinvolge, oltre all'Anas, diversi Ministeri ed Enti competenti. Le autorizzazioni, prevalentemente di tipo ambientale e urbanistico, sono numerose e interessano diversi soggetti con poteri decisorii. L'ottenimento di tutti i permessi comporta peraltro notevoli difficoltà e richiede un lungo arco di tempo. Il percorso approvativo può essere così sintetizzato:

- a. definizione con l'Ente Concedente (ANAS) dei piani di investimento e delle condizioni di finanziamento delle opere;
- b. approvazione dei singoli progetti da parte degli Enti e delle Istituzioni competenti. Independentemente dall'iter procedurale richiesto per ogni specifico progetto (legge Merloni, legge Obiettivo) è prevista la valutazione di impatto ambientale (VIA) e l'approvazione dei progetti da parte della Conferenza dei Servizi, con le eventuali modifiche progettuali da essa richieste, che rendono necessarie nuove autorizzazioni;

- c. approvazione da parte dell'ANAS del progetto definitivo e/o esecutivo;
- d. affidamento dei lavori sulla base della normativa vigente;
- e. esecuzione degli interventi previo rilascio delle autorizzazioni di secondo livello da parte degli Enti Locali. In questa fase la realizzazione delle opere e la gestione dei cantieri sono soggette al monitoraggio da parte di Osservatori e Comitati Tecnici di Garanzia, costituiti dalla base delle Prescrizioni della VIA nonché alla vigilanza dell'ANAS.

Nei fatti, l'attività di esecuzione delle opere presenta a oggi, nonostante il forte impegno di Autostrade per l'Italia e delle Controllate alla loro realizzazione, forti criticità e ritardi, peraltro dovuti a fattori, cause e situazioni, al di fuori della responsabilità gestionale e operativa del concessionario. Lo stato di avanzamento dei lavori previsti nei piani finanziari delle concessionarie risente infatti, in fase approvativa, della complessità connessa ai molteplici iter autorizzativi e, in fase esecutiva, delle posizioni e richieste espresse dagli Enti Locali, che spesso determinano forti rallentamenti o interruzioni, se non addirittura il riavvio dell'intero processo autorizzativo.

Anche quando i progetti riescono a superare le difficoltà approvative e a ottenere il consenso delle comunità locali, si possono poi presentare difficoltà per le aziende di costruzione risultate aggiudicatarie dei lavori anche a causa dei criteri di selezione imposti dalla vigente normativa che essenzialmente prevedono l'assegnazione sulla base del massimo ribasso. Tale sistema che si focalizza esclusivamente sull'economicità dell'intervento spesso non premia pertanto la capacità tecnica e la qualità dell'esecutore dei lavori.

Stato di avanzamento dei lavori in Grandi Opere di Autostrade per l'Italia e altre società concessionarie

La seguente tabella espone l'impegno in Grandi Opere per il potenziamento della propria rete in gestione, sulla base degli impegni previsti nelle rispettive Convenzioni.

Il valore stimato per ciascun intervento include i costi complessivi di realizzazione (al lordo dei contributi) delle opere accertati a fine dicembre 2007 e determinati in funzione dello stato di avanzamento raggiunto alla data indicata sulla base:

- del valore dei lavori a base d'asta, al netto dei ribassi effettivi o previsti;
- delle somme a disposizione (per esempio, interferenze, progettazioni, direzione lavori, ecc.);
- delle riserve riconosciute;
- dei premi di accelerazione riconosciuti;
- delle perizie di variante.

Tali valori saranno soggetti a modifiche in funzione dell'effettivo futuro avanzamento dei lavori.

Si sottolinea, tuttavia, che nonostante gli sforzi progettuali e organizzativi espressi, le complicazioni e le problematiche commentate potranno continuare a generare ritardi nell'avanzamento dei lavori, con le seguenti implicazioni:

- impossibilità di determinare con ragionevole approssimazione le date di completamento e messa in esercizio dell'opera, soprattutto per le opere che non sono state ancora cantierizzate;
- incremento del costo a finire delle opere, non ragionevolmente quantificabile.

Rispetto alla situazione al 31 dicembre 2006 il valore degli interventi accertati, inclusivo degli interventi previsti dal Piano Sicurezza Gallerie, è aumentato di 1,0 miliardi di euro.

Investimenti in Grandi Opere di Autostrade per l'Italia e delle altre società concessionarie

Intervento	Status	km oggetto di intervento (a)	Valore	Avanzamento lavori al		Km aperti al traffico al 31/12/07 (km)
			Intervento (a)	31/12/07 (b)	% di avanzamento	
		(km)	Milioni di euro	Milioni di euro		
Autostrade per l'Italia: Convenzione 1997						
MI-VA (A8) Firenze - Gaiofrate	Lavori ultimati	28,7	65	85	100%	28,7
MI-RA (A1) e BO-TA (A14) Nodo di Bologna - Modena-Bologna	Lavori ultimati (1)	45,3	240	200	83%	45,3
- Tangenziale di Bologna	Lavori ultimati (1)	31,6	180	141	78%	31,6
MI-VA (A1) Variante di Valico	Lavori in corso	13,7	59	59	100%	13,7
- Casalaccia - Sasso Marconi	Lavori in corso	86,6	3.230	1.153	36%	19,4
- Sasso Marconi - La Quercia	Lavori in corso	4,7	59	21	36%	0,0
- Le Quercia - Botta Nuova	Lavori in corso	18,4	558	530	93%	19,4
- Galleria di Base, Lott. 12 e Svincolo di Barberino	Lavori in corso	21,3	1.000	67	6%	0,0
- Agno - Barberino	Lavori in corso	15,7	1.059	400	38%	0,0
- Interventi sul territorio	Lavori in corso	6,1	246	54	22%	0,0
MI-VA (A1) Nodo di Firenze	Conferenza di Servizi in corso	58,5	1.469	331	23%	6,2
- Barberino - Firenze Nord	Lavori in corso / ultimati	17,5	484	14	3%	0,0
- Firenze Nord - Firenze Sud	in corso Valutazione Impatto Ambientale	21,9	701	311	44%	6,2
- Firenze Sud - Incafi	Lavori ultimati	19,1	284	5	2%	0,0
MI-VA (A1) Orto Fiano	Lavori in corso / ultimati (2)	37,8	188	197	99%	37,8
Investimenti residui	Lavori in corso / ultimati (2)	n.a.	27	13	48%	n.a.
Totale Interventi Convenzione 1997		236,8	5.218	1.948	37%	137,4
Autostrade per l'Italia: IV Atto Aggiuntivo						
MI-CO (A9) Lainate - Como Grandate	In attesa decreto Intesa Stato-Regione (3)	23,2	186	8	4%	0,0
MI-Laghi (A2-AS) Accesso al Polo Fieristico di Milano	Lavori ultimati	3,8	85	81	96%	3,8
MI-BS (A4) Milano - Bergamo	Lavori ultimati (4)	33,6	514	390	76%	33,6
A7-A10-A12 Nodo di Genova	In corso progettazione preliminare	24,8	1.800	6	0%	0,0
BO-TA (A14) Rimini Nord - Pedaso	In attesa chiusura Conferenza di Servizi per le opere fuori fase	171,3	2.545	98	3%	0,0
- Rimini Nord-Cattolica	In approvazione progetto definitivo	28,0	454	13	3%	0,0
- Cattolica-Ancona Nord e nuovo svincolo di Marina di Montemarzio	In corso affidamento	66,2	1.443	30	2%	0,0
- Ancona Nord-Ancona Sud	Lavori in corso (1° fase) (5)	17,2	378	8	2%	0,0
- Ancona Sud-Porto S. Egidio e nuovo svincolo di Porto S. Egidio	Raggiunta Intesa Stato-Regione (6)	40,3	270	13	5%	0,0
- Porto S. Egidio-Pedaso	In corso progettazione esecutiva	16,6	-	5	-	0,0
MI-VA (A1) Fiano Romano - Grande Raccordo Anulare Roma e svincolo di Castelnuovo di Porto (4)	Lavori in approvazione / in corso / ultimati (7)	18,7	168	7	4%	0,0
Altri interventi		n.a.	228	39	17%	n.a.
Totale Interventi IV Atto Aggiuntivo 2002 (6)		285,4	5.523	598	11%	37,4
Autostrade per l'Italia totale investimenti in Grandi Opere						
		522,3	10.744	2.546	24%	174,8
Controllate:						
RAV AC-Traforo Monte Bianco (A5) Morgex-Entrevas (Convenzione 1998)	Lavori ultimati	12,4	419	393	94%	12,4
Strada del Parco RM-AQ-TE e Torino - Pescara (A24 e A 25) (Convenzione 2001) (6)	Lavori in corso	19,9	387	80	23%	0,0
- Villa Vomano - Teramo	Progetto definitivo approvato	5,7	132	83	63%	0,0
- Roma Est (Lunghezza) - Via F. Togliatti (6)		14,2	255	8	3%	0,0
Autostrade Meridionali NA-Pompeo-SA (A3) Napoli - Pompei (Convenzione 1999) (6)		20,0	378	239	63%	8,3
Totale Interventi Controllate		62,2	1.168	723	61%	26,7
Totale Investimenti in Grandi Opere		574,6	11.528	3.289	27%	198,9

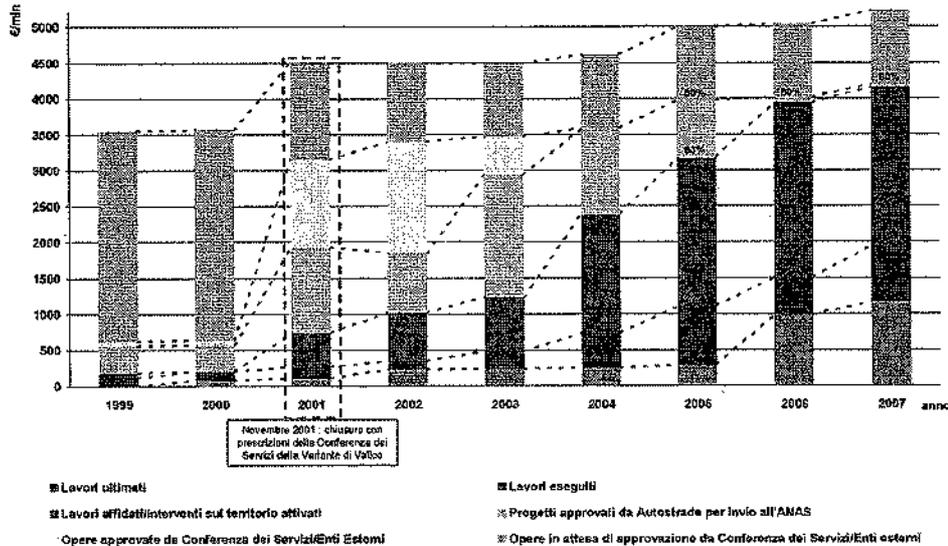
(a) Costi complessivi per la realizzazione dell'opera accreditati al 31 dicembre 2007, comprendendo lavori a base d'asta, somme a disposizione, riserve riconosciute e premi di accelerazione. Per gli interventi della Convenzione 1997 i valori sono al netto della parte riaccomparsa tra gli Altri Investimenti.
 (b) Esclude costi capitalizzati (oneri finanziari e personali). Percentuale di avanzamento calcolata in rapporto al valore dell'intervento.
 (c) Approvato definitivamente nel 2004.
 (d) La stima non include la tratta Settebagni-G.R.A. in attesa della definizione dell'iniziativa.
 (e) Operativa dal 2003.
 (f) Costi complessivi accreditati delle completate 282 €/km di cui 89 €/km a carico di SdP e i restanti 193 €/km a carico degli Enti Locali proponenti. I restanti 3 €/km riguardano l'adeguamento dello svincolo di Lunghezza, i cui lavori sono ultimati.
 (g) Gli ampliamenti previsti sulla rete di SdP riguardano 24,6 km, di questi 4,5 km sono stati già aperti al traffico durante la convenzione 1972-1992.
 (1) Lavori ultimati a meno delle Opere Concessionarie.
 (2) I lavori riguardano l'ampliamento di 3 svincoli della autostrada A1: Volturno (lavori ultimati), Merano e Tufano (lavori in corso). Inoltre la voce comprende alcuni lavori di adeguamento della rete effettuati da terzi con contributo a carico di ASPI.
 (3) In data 20 aprile 2007 la C.d.S. si è chiusa senza raggiungere l'intesa Stato-Regione. Gli atti sono stati trasmessi alla Presidenza del Consiglio dai Ministri ai sensi del comma 4 dell'art.61 del DPR n° 616/77.
 (4) Sono in corso lavori di completamento e accessori che finiranno entro l'estate 2008.
 (5) Per i lavori di 2° fase (circa 3,3 km su 40,3 km) è in corso di approvazione il progetto esecutivo.
 (6) Per i lavori di 2° fase (circa 6,2 km su 16,6 km) in data 12 febbraio 2008 è stato pubblicato il Decreto del Presidente della Repubblica che ha concluso con esito favorevole l'intesa Stato-Regione. Relativamente ai lavori di 1° fase, in data 22 novembre 2007, non avendo più certezze sull'esito della Conferenza di Servizi dei lavori di 2° fase, ASPI ha ritenuto di annullare la procedura di gara in attesa dell'approvazione definitiva dei lavori di 2° fase.
 (7) Comprende il Piano Sicurezza Gallerie e 6 Nuovi Svincoli. Per il Piano Sicurezza Gallerie i lavori sono in corso. Relativamente ai 6 svincoli, per uno i lavori sono conclusi, per un altro sono in corso le procedure di affidamento, altri 3 sono in attesa di chiusura della V.I.A. - C.d.S. e per l'ultimo è in corso la redazione del progetto definitivo.

Interventi sulla rete di Autostrade per l'Italia

Opere previste nel piano finanziario 1997

La Convenzione del 1997 prevedeva investimenti in Grandi Opere per circa 3,5 miliardi di euro mirati alla realizzazione essenzialmente della Variante di Valico sul tratto appenninico tra Bologna e Firenze, con gli annessi sistemi di attraversamento delle due aree metropolitane.

Interventi in Grandi Opere del Piano Finanziario 1997



La situazione dei lavori previsti originariamente nel 1997 è la seguente:

Status degli Investimenti del Piano Finanziario 1997 al 31.12.2007		
	Km	Importo* (€/Min)
Tratte completate **	137,4	1.163
Tratte aggiudicate	56,9	2.991
Tratte che hanno superato la fase approvativa ***	2,2	34
Tratte che non hanno superato la fase approvativa	40,4	1.022
Totale	236,9	5.210

* Schema di Convenzione Unica di ottobre 2007.

** Per tratte completate in una sola carreggiata i valori conteggiati sono pari al 50% dei valori complessivi.

*** Lavori che pur avendo superato la fase approvativa non sono ancora affidati.

Circa il 60% delle tratte da potenziare inserite nella Convenzione del 1997 (137,4 km) sono state completate. Sono stati aggiudicati o completati lavori per oltre 4,1 miliardi di euro, cifra ben superiore alle previsioni iniziali di costo (3,5 miliardi di euro) sulla base delle quali la Società era stata privatizzata nel 1999.

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

Evoluzione degli investimenti del Piano Finanziario 1997					
€/min	Previsioni da Piano 1997 (a)	Previsioni da Piano 2002 (b)	Ultimo (*) aggiornamento (c)	Variazione (b-a)	Variazione (c-b)
Stima totale investimenti	3.556	4.500	5.210	+944	+710
Investimenti entro il 31.12.2007	3.556	4.500	1.948	+944	-2.552

(*) Schema di Convenzione Unica, ottobre 2007

La Convenzione del 1997 prevedeva una spesa di 3.556 milioni di euro, ipotizzando per il 2003 la fine dei lavori di potenziamento della Variante di Valico. Nell'aggiornamento del Piano Finanziario del 2002, inserito nel IV Atto Aggiuntivo, per tener conto dei ritardi approvativi già accumulati, fu necessario rivedere sia la tempistica di esecuzione delle opere, sia l'importo complessivo previsto da 3.556 milioni di euro a 4.500 milioni di euro. Venne inoltre accertato, che i ritardi non erano imputabili ad Autostrade per l'Italia e che i benefici finanziari per quest'ultima, dovuti allo slittamento dei lavori, erano comunque inferiori ai maggiori costi a carico della Società (944 milioni di euro).

Tali maggiori oneri, rispetto a quanto originariamente previsto nel Piano Finanziario allegato alla Convenzione 1997, sono principalmente ascrivibili ai ritardi sopracitati, che hanno determinato adeguamenti dei prezzi e delle normative di successiva emanazione. Alla crescita dei costi hanno inoltre inciso gli interventi sul territorio richiesti dagli Enti Locali coinvolti per il rilascio degli assenti e delle autorizzazioni di competenza. A fronte di tali maggiori oneri, che gravano e graveranno interamente su Autostrade per l'Italia, non sono previsti incrementi tariffari compensativi.

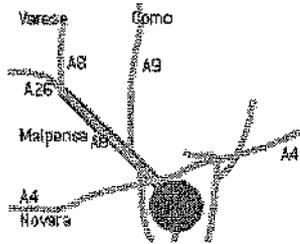
Peraltro, quando la tempistica di esecuzione degli interventi venne aggiornata e concordata a metà del 2002, in sede di redazione del IV Atto Aggiuntivo, l'iter autorizzativo di molte tratte non era ancora completato (per la tratta Casalecchio-Sasso Marconi, i lotti 5, 6, 7, 8, 13 e 14 della Variante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

Dal 2002 a oggi, tutti gli iter autorizzativi sono stati completati, anche se con molto ritardo rispetto alle previsioni del 2002, ad eccezione delle tratte Barberino-Firenze Nord e Firenze Sud-Incisa. Per la Barberino-Firenze Nord la procedura di VIA, avviata nel luglio 2004, si è chiusa solo a novembre 2007 dopo un ricorso al TAR di Autostrade per l'Italia contro i Ministeri dell'Ambiente e per i Beni e le Attività Culturali per inadempimento. Il ricorso, notificato nel febbraio 2007, è stato accolto dal Giudice Amministrativo.

Per la procedura di VIA relativa al progetto Firenze Sud-Incisa, avviata nel luglio 2005, si è dovuto nuovamente adire il Giudice Amministrativo a fronte delle richieste di integrazioni avanzate dal Ministero dell'Ambiente in sede di istruttoria. Il ricorso, notificato a novembre 2007, è allo stato pendente dovendosi comunque a oggi registrare un provvedimento a favore di Autostrade per l'Italia in sede di sospensione cautelare.

Tali ritardi hanno comportato dal 2002 al 2007 un minore investimento per circa 2,6 miliardi di euro. Gli annessi benefici finanziari (al netto del carico fiscale) sono stimati in circa 197 milioni di euro e, nel corso del 2007, sono stati interamente vincolati da Autostrade per l'Italia, su base volontaria, in una apposita riserva di patrimonio netto fino al completamento dei lavori. Il costo finale delle opere è invece nel frattempo lievitato, attestandosi oggi su una stima di oltre 5,2 miliardi di euro, rispetto ai 4,5 miliardi di euro della previsione fatta nel 2002. Rispetto alla stima iniziale di 3,5 miliardi di euro sulla base della quale la Società venne privatizzata, la stima degli extracosti ammonta complessivamente a 1,7 miliardi di euro.

Nei paragrafi che seguono si riepiloga lo stato di avanzamento dei lavori per le principali tratte oggetto di intervento.



Firenze-Gallarate (Milano-Varese, A8)

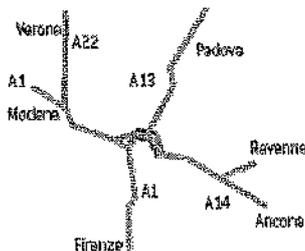
Intervento: ampliamento a tre corsie e a quattro corsie / **Lunghezza complessiva del tratto:** 28,7 km / **Spese complessive sostenute:** 65 milioni di euro / **Stato di avanzamento complessivo:** 100%.
Nel dettaglio: L'intervento è stato ultimato nel 2000 grazie all'affidamento diretto dei lavori alla società controllata Pavimental. L'opera è stata progettata e realizzata per migliorare i livelli di accessibilità all'hub aeroportuale di Malpensa, consentendo a questa infrastruttura di svolgere la propria funzione di scalo

internazionale con adeguati collegamenti stradali. L'intervento ha consentito altresì di adeguare la capacità dell'infrastruttura agli accresciuti livelli di mobilità di tipo pendolare che gravita nell'area metropolitana milanese.

Modena-Bologna (Milano-Napoli, A1)

Intervento: ampliamento a quattro corsie / **Lunghezza complessiva del tratto:** 31,6 km / **Spese complessive sostenute:** 144 milioni di euro (inclusi 3 milioni di euro ricompresi nella voce "Altri Investimenti") / **Spese complessive stimate (costo a finire):** 188 milioni di euro (inclusi 8 milioni di euro ricompresi nella voce "Altri Investimenti") / **Stato di avanzamento complessivo:** 77%. **Nel dettaglio:** in data 31.03.2006, a seguito dell'apertura al traffico della quarta corsia della carreggiata sud (la quarta corsia in carreggiata nord era stata già aperta al traffico il 23.12.2005), è stato completato l'intervento che ha riguardato il potenziamento a quattro corsie per circa 32 km.

Restano da realizzare le opere sul territorio richieste dagli Enti Locali quali opere compensative, il cui iter autorizzativo è ancora in corso.



Tangenziale di Bologna (Bologna-Taranto, A14)

Intervento: realizzazione di una "terza corsia dinamica" nel tratto compreso tra Bologna-Casalecchio e Bologna-S. Lazzaro / **Lunghezza complessiva del tratto:** 13,7 km / **Spese complessive sostenute:** 149 milioni di euro (inclusi 90 milioni di euro ricompresi nella voce "Altri Investimenti") / **Spese complessive stimate (costo a finire):** 203 milioni di euro (inclusi 144 milioni di euro ricompresi nella voce "Altri Investimenti") / **Stato di avanzamento complessivo:** 73%. **Nel dettaglio:** In

data 6.12.2006 è stato aperto al traffico il nuovo Svincolo Bologna Fiera ricompreso nel Lotto 2. In data 30.10.2007 è stato aperto lo Svincolo di Bologna Aeroporto. Nel mese di dicembre 2007 è stato completato il lotto 1-3, con sei mesi di anticipo rispetto ai tempi contrattuali. Dopo il test finale dei sistemi di controllo del traffico, in data 12.01.2008 la terza corsia dinamica è stata ufficialmente messa in esercizio.

Restano da realizzare le opere sul territorio richieste dagli Enti Locali quali opere compensative, il cui iter autorizzativo è ancora in corso.



Attraversamento Appenninico Bologna-Firenze (Milano-Napoli, A1)

Intervento: potenziamento complessivo della tratta Bologna – Firenze parte in sede e parte in variante / **Lunghezza complessiva del tratto:** 66,6 km / **Spese complessive sostenute:** 1.157 milioni di euro (inclusi 4 milioni di euro ricompresi nella voce "Altri Investimenti") / **Spese complessive stimate (costo a finire):** 3.236 milioni di euro (inclusi 6 milioni di euro ricompresi nella voce "Altri Investimenti") / **Stato di**

avanzamento complessivo: 36%.

Il potenziamento della Bologna-Firenze costituisce l'opera più importante del programma di investimenti di Autostrade per l'Italia ed è tra le priorità del Paese.

L'intervento risponde all'esigenza di adeguare la capacità di trasporto di un'arteria costruita negli anni '60 per volumi di traffico pari a circa un quarto di quelli attuali e con elevata incidenza di traffico pesante. L'opera, ideata negli anni '70, è stata oggetto di un lungo e complesso processo di confronto e di costruzione di consenso con il Territorio e di continui e approfonditi studi di impatto ambientale e socio-economico. Solo nel Novembre 2001 si è ottenuto lo sblocco per la realizzazione dell'opera con la chiusura della Conferenza di Servizi per il tratto principale in Variante. A valle della Conferenza di Servizi principale, peraltro chiusa con oltre mille prescrizioni, sono state necessarie ulteriori 4 Conferenze di Servizi per approvazioni più specifiche. Per la prima volta in Italia, per quanto riguarda i lavori autostradali, sono stati attivati gli Osservatori Ambientali, organismi multiregionali finalizzati a verificare la corretta attivazione delle misure di protezione ambientale contenute nei progetti.

Tratta: Casalecchio-Sasso Marconi

Intervento: ampliamento a tre corsie dell'intero tratto / **Lunghezza complessiva del tratto:** 4,1 km / **Spese complessive sostenute:** 21 milioni di euro / **Spese complessive stimate (costo a finire):** 59 milioni di euro / **Stato di avanzamento complessivo: 36%. Nel dettaglio:** la Conferenza di Servizi si è chiusa in data 4.7.2005 con l'emissione del decreto del Ministero delle Infrastrutture. In data 8.2.2006 è avvenuta l'aggiudicazione provvisoria ed in data 2.5.2006 si è proceduto alla consegna dei lavori che ad oggi sono in corso.

Tratta: Sasso Marconi-La Quercia

Intervento: ampliamento a tre corsie dell'intero tratto da realizzarsi parte in sede e parte in variante. Le principali opere in variante sono in gallerie per complessivi 8,2 km / **Lunghezza complessiva del tratto:** 19,4 km / **Spese complessive sostenute:** 534 milioni di euro (inclusi 4 milioni di euro ricompresi nella voce "Altri Investimenti") / **Spese complessive stimate (costo a finire):** 574 milioni di euro (inclusi 6 milioni di euro ricompresi nella voce "Altri Investimenti") / **Stato di avanzamento complessivo: 95%. Nel dettaglio:** nel corso del 2006 sono stati ultimati i lavori autostradali della tratta. Il Lotto 2 (4,8 km) è stato aperto al traffico il 10 luglio 2006 mentre i Lotti 1 e 3 (6,9 km e 4,5 km) sono stati aperti il 4 ottobre 2006. Relativamente al Lotto 4 (3,2 km), è stato possibile riaffidare in data 16.2.2006, grazie al Decreto legge n. 35/2005 ("decreto competitività"), i lavori di completamento a seguito della risoluzione in danno del contratto (avvenuta il 22.12.2005) con l'appaltatore originario. Nel corso del 2006 sono stati completati i lavori del lotto 4^a meno della carreggiata Nord della galleria artificiale Gardelletta; quest'ultima carreggiata è stata aperta al traffico in regime di esercizio provvisorio in data 9.6.2007 concludendo quindi il potenziamento della tratta in oggetto.

Tratta: La Quercia-Badia Nuova

Intervento: realizzazione in variante di una nuova sede autostradale a due carreggiate separate con due corsie più la corsia di emergenza per ciascun senso di marcia. Le opere da realizzare

includono la costruzione di due gallerie per un totale di 6,4 km / **Lunghezza complessiva del tratto: 17,5 km** più la realizzazione del collegamento di servizio di 3,8 km tra A1 e Variante di Valico / **Spese complessive sostenute: 63 milioni di euro / Spese complessive stimate (costo a finire): 1.000 milioni di euro / Stato di avanzamento complessivo: 6%.** Nel dettaglio: i lotti 5A e 5B - tratto tra La Quercia e la galleria Val di Sambro - per complessivi 10,1 km, sono stati aggiudicati con appalto integrato rispettivamente il 13.4.2005 e il 09.6.2005. I progetti esecutivi redatti dalle imprese aggiudicatrici dei lavori sono stati inviati all'ANAS per le approvazioni il 19.6.2006. In data 7.3.2007 Autostrade per l'Italia ha provveduto a consegnare i lavori dei lotti 5A e 5B al fine di procedere all'esecuzione delle opere, attualmente in corso.

Il Lotto 6-7, per complessivi 7,5 km, è stato aggiudicato con appalto integrato in data 01.8.2006. In data 6.6.2007, a valle di ricorsi avverso l'aggiudicazione respinti dal TAR è stato firmato il contratto con l'appaltatore. In data 5/12/2007 è avvenuta la consegna dei lavori relativi alle opere di cantierizzazione e la consegna ad Autostrade per l'Italia del progetto esecutivo delle opere afferenti al nastro autostradale sul quale Autostrade per l'Italia ha eseguito l'istruttoria. Il 06/2/2008 Autostrade per l'Italia ha inviato all'ANAS il progetto esecutivo del Lotto 6-7

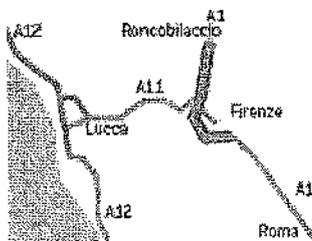
Tratta: Badia Nuova-Aglio (Galleria di Base e lotto 12)

Intervento: realizzazione della tratta autostradale in variante tra Badia Nuova e Aglio per una lunghezza complessiva di 13,1 km. L'opera principale è la Galleria di Base, un tunnel di 8,6 km / **Lunghezza complessiva del tratto: 15,7 km / Spese complessive sostenute: 400 milioni di euro / Spese complessive stimate (costo a finire): 1.059 milioni di euro / Stato di avanzamento complessivo: 38%.** Nel dettaglio: sono proseguite le attività di realizzazione relative alla Galleria di Base (Lotti 9, 10 e 11), il cui stato di avanzamento a fine anno si attesta al 36%, e quelli relativi al Lotto 12 il cui avanzamento al 31.12.2006 è pari al 30%.

Tratta: Aglio-Barberino (Lotto 13 e Svincolo di Barberino)

Intervento: potenziamento dell'intero tratto attraverso la realizzazione di una nuova carreggiata a tre corsie verso sud, l'utilizzazione dell'intera sede attuale in senso unidirezionale verso nord e la realizzazione del nuovo svincolo di Barberino / **Lunghezza complessiva del tratto: 6,1 km / Spese complessive sostenute: 54 milioni di euro / Spese complessive stimate (costo a finire): 246 milioni di euro / Stato di avanzamento complessivo: 22%.**

Nel dettaglio: I lavori del lotto 13 proseguono con un avanzamento al 31.12.2007 pari al 17%. In data 22.5.2007 lo svincolo di Barberino, la cui realizzazione è ricompresa nell'appalto del lotto 12 (tratta Badia Nuova-Aglio), è stato aperto al traffico. In data 7.02.2007 l'ASL di Firenze ha notificato ad Autostrade per l'Italia S.p.A. una diffida dal proseguire, nell'area cd. Fienile, nel deposito dei materiali provenienti dagli scavi del Lotto 13. La diffida è motivata da presunte carenze sotto il profilo autorizzativo. Successivamente, Autostrade per l'Italia S.p.A. ha richiesto al Pubblico Ministero informato sui fatti la revoca della suddetta diffida, precisando e documentando il possesso dei titoli autorizzatori necessari.



Nodo di Firenze (Milano-Napoli, A1)

Intervento: ampliamento a tre corsie, parte in variante e parte in sede, delle tratte tra Barberino e Incisa / **Lunghezza complessiva del tratto: 58,5 km / Spese complessive sostenute: 331 milioni di euro / Spese complessive stimate (costo a finire): 1.469 milioni di euro / Stato di avanzamento complessivo: 22%.**

Tratta: Barberino-Firenze Nord

Intervento: ampliamento a tre corsie dell'intero tratto, attraverso la realizzazione di una nuova carreggiata a tre corsie verso sud e l'utilizzazione dell'intera sede attuale in senso unidirezionale verso nord / **Lunghezza complessiva del tratto: 17,5 km / Spese complessive sostenute: 15**

milioni di euro / **Spese complessive stimate (costo a finire):** 484 milioni di euro. **Stato di avanzamento complessivo:** 3%.

Nei dettagli: la procedura VIA è stata avviata, a valle di un lungo confronto sulle soluzioni progettuali con il Territorio, il 09.7.2004 con l'invio al Ministero dell'Ambiente dello Studio di Impatto Ambientale. La procedura si è chiusa solo il 19.11.2007 con i Decreti dei Ministeri dell'Ambiente e per i Beni e le Attività Culturali dopo un ricorso al TAR di Autostrade per l'Italia contro gli stessi Ministeri per inadempimento. Si riscontra che alcune prescrizioni contenute nel decreto VIA potranno essere recepite dal progetto solo a valle di puntuali indicazioni della Regione, senza le quali non sarà possibile completare il Progetto Definitivo e quindi non potrà essere chiusa la Conferenza di Servizi, che è stata convocata in prima seduta in data 03.4.2008.

Tratta: Firenze Nord-Firenze Sud e Assi di penetrazione

Intervento: ampliamento a tre corsie realizzato parte in sede stradale e parte in variante (Lotto 5 e la parte iniziale dei Lotti 7-8). È previsto inoltre l'adeguamento dello svincolo di Firenze Nord e l'interconnessione A1/A11, per una lunghezza complessiva di 2,2 km / **Lunghezza complessiva del tratto:** 21,9 km / **Spese complessive sostenute:** 311 milioni di euro / **Spese complessive stimate (costo a finire):** 701 milioni di euro / **Stato di avanzamento complessivo:** 44%. **Nei dettagli:** in data 10.3.2006 è stato aperto lo svincolo di Scandicci. In data 21.12.2006 è stata aperta al traffico la carreggiata Sud dei lotti 0, 2 e 3 (6,2 km) mentre in data 5.4.2007 è avvenuta l'apertura totale al traffico dei lotti citati in regime di esercizio provvisorio. Per 8,3 km (Lotti 4, 5 e 6) le attività sono in corso di esecuzione con un avanzamento al 31.12.2007 pari al 33%. Per 5,2 km (Lotti 7 e 8) le attività sono in corso di esecuzione con un avanzamento al 31.12.2007 pari al 40%. Per 2,2 km (Lotti 1 ex lotto 3 dell'interconnessione tra la A1 Milano - Napoli e la A11 Firenze - Mare) a valle della rescissione contrattuale in danno con l'impresa aggiudicataria del lotto avvenuta il 22.6.2006, in data 18.7.07 l'ANAS ha approvato il progetto esecutivo relativo al progetto di completamento. Attualmente è in corso la procedura di gara.

Tratta: Firenze Sud-Incisa

Intervento: ampliamento a tre corsie dell'intero tratto, eseguito in sede, a eccezione di circa 4 km in variante lungo la carreggiata nord / **Lunghezza complessiva del tratto:** 19,1 km / **Spese complessive sostenute:** 5 milioni di euro / **Spese complessive stimate (costo a finire):** 284 milioni di euro. **Stato di avanzamento complessivo:** 2%. **Nei dettagli:** la procedura di VIA, a valle di un lungo confronto sulle soluzioni progettuali con il Territorio, è stata avviata il 31.7.2005 con l'invio al Ministero dell'Ambiente dello Studio di Impatto Ambientale. L'istruttoria si è aperta con il sopralluogo della Commissione VIA (nominata dal Ministero dell'Ambiente) il 6.6.2006 undici mesi dopo l'attivazione della procedura da parte di Autostrade per l'Italia. Il Ministero dell'Ambiente il 14.7.2006 ha chiesto delle integrazioni progettuali fornite in via definitiva da Autostrade per l'Italia il 6.11.2006. Dopo circa 11 mesi dall'invio da parte di Autostrade per l'Italia degli ultimi approfondimenti progettuali, il Ministero dell'Ambiente con nota del 21.9.2007 ha fatto pervenire una relazione sull'attività istruttoria ed ha richiesto ulteriori chiarimenti. In data 19.11.2007 è stato notificato all'Avvocatura Generale dello Stato (quale difensore ope legis del Ministero dell'Ambiente) e alla Commissione VIA il ricorso avverso alcune delle richieste contenute nella citata nota del 21.9.2007 e, tra queste, la principale riguarda l'estensione della VIA fino al casello di Incisa.

In data 22.11.2007 e 14.12.2007 sono state trasmesse al Ministero dell'Ambiente parte delle integrazioni richieste. In data 20.12.2007 si è tenuta l'udienza davanti al TAR del Lazio per la discussione della sospensiva relativa al ricorso in oggetto. Su richiesta dell'Avvocatura dello Stato, l'udienza di sospensiva è stata rinviata al 24.1.2008.

A seguito dell'udienza del 24.1.2008 il TAR, con ordinanza, ha disposto la sospensiva del provvedimento impugnato, ordinando altresì al Ministero dell'Ambiente di procedere ad un riesame del provvedimento stesso alla luce di tutti i motivi di ricorso. L'udienza di merito è fissata al 3.4.2008.



Orte-Fiano (Milano-Napoli, A1)

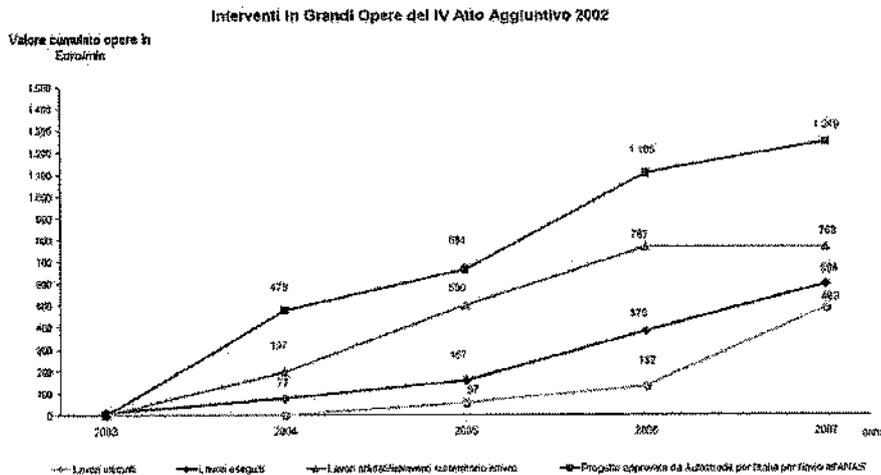
Intervento: ampliamento a tre corsie tra lo svincolo di Orte e l'allacciamento della Bretella di Fiano Romano / **Lunghezza complessiva del tratto:** 37,8 km / **Spese complessive sostenute:** 187 milioni di euro / **Spese complessive stimate (costo a finire):** 188 milioni di euro / **Stato di avanzamento complessivo:** 99%. **Nel dettaglio:** Al 31.12.2002 i lavori risultavano completati su tutta la Orte-Fiano ad eccezione della Galleria di Nazzano la quale è stata aperta al traffico in direzione Nord il 16.1.2006 ed in direzione Sud il 21.12.2007. Restano da eseguire piccoli interventi di completamento.

Opere previste nel IV Atto Aggiuntivo 2002

Gli investimenti compresi nel IV Atto Aggiuntivo sono mirati ad aumentare l'offerta in prossimità di alcune grandi aree metropolitane (Milano, Genova, Roma) e lungo la dorsale adriatica. Il completamento dell'iter autorizzativo IV Atto Aggiuntivo, sottoscritto da Autostrade per l'Italia nel dicembre 2002, si è perfezionato ed è divenuto efficace nel giugno del 2004, con la comunicazione da parte ANAS dell'avvenuta registrazione da parte della Corte dei Conti del Decreto interministeriale di approvazione dell'atto stesso. Pertanto, il piano di investimenti previsti dal IV Atto Aggiuntivo si è potuto attivare con l'avvio delle progettazioni solo a partire da tale data.

Al 31.12.2007 circa il 55% dei lavori ha superato la fase autorizzativa, circa il 16% è stato affidato e circa l'11% è stato eseguito.

Agli investimenti previsti nel IV Atto Aggiuntivo sono associati incrementi tariffari specifici legati a piani di convalida delle singole opere e in funzione di stati di avanzamento dei lavori.

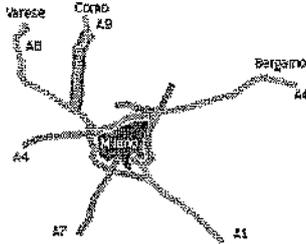


La tabella seguente mostra come lo scostamento rispetto alle previsioni degli investimenti sia dovuto fino al 2006 esclusivamente al ritardo di 21 mesi dall'efficacia dell'Atto stesso (redatto a settembre 2002 ed efficace da giugno 2004). Nel 2007 lo stato di avanzamento dei lavori previsti nel piano ha risentito invece dei lunghi iter approvativi dei lotti della tratta Rimini Nord-Pedaso, della tratta Lainate-Como, della tratta Fiano Romano-Grande Raccordo Anulare Roma, nonché dei nuovi svincoli previsti nel IV Atto Aggiuntivo.

Evoluzione Investimenti del IV Atto Aggiuntivo del 2002 (€/mln)						
	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Investimenti previsti nel IV atto Aggiuntivo nell'anno	2	50	244	684	915	1.002
Investimenti riprevisti (*)	2	0	9	81	313	745
Investimenti realizzati nell'anno	4	6	68	82	220	218
Scostamento cumulato	+2	+8	+67	+68	-25	-552

(*) Investimenti traslati di 21 mesi intercorrenti tra la redazione del IV Atto Aggiuntivo (settembre 2002) e la sua efficacia (giugno 2004) e depurati del Passante di Mestre

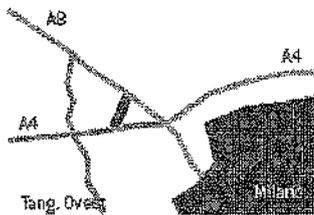
Nei paragrafi che seguono si riepiloga lo stato di avanzamento dei lavori per le principali tratte oggetto di intervento.



Lainate-Como (Autostrada Milano-Como, A9)

Intervento: ampliamento a tre corsie tra l'interconnessione di Lainate e lo svincolo di Como Grandate / **Lunghezza complessiva del tratto:** 23,2 km / **Spese complessive sostenute:** 8 milioni di euro / **Spese complessive stimate (costo a finire):** 186 milioni di euro / **Stato avanzamento complessivo:** 4%. **Nel dettaglio:** la procedura VIA è stata avviata da Autostrade per l'Italia il 30.5.2005 e si è conclusa con l'emissione del decreto da parte del Ministero dell'Ambiente e del Ministero dei Beni Culturali in data 1.2.2007. In data 20.4.2007 si

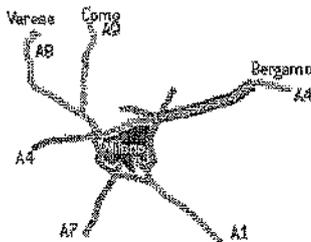
è tenuta la seduta conclusiva della Conferenza di Servizi senza raggiungere l'intesa Stato-Regione. Gli atti sono stati trasmessi alla Presidenza del Consiglio dei Ministri dal Presidente della C.d.S con nota del 26.11.07 ai sensi del comma 4 dell'art.81 del DPR n.616/77.



Viabilità di accesso al nuovo polo fieristico di Milano (Milano-Laghi, A8/A9)

Intervento: realizzazione di uno svincolo autostradale a servizio della nuova Fiera di Milano suddiviso in due fasi realizzative / **Lunghezza complessiva del tratto:** 3,8 km / **Spese complessive sostenute:** 81 milioni di euro / **Spese complessive stimate (costo a finire):** 85 milioni di euro **Stato avanzamento**

complessivo: 96%. **Nel dettaglio:** con riferimento ai lavori di prima fase il collegamento alla Nuova Fiera è stato aperto al traffico da marzo 2005 con l'inaugurazione dello svincolo Fiera di Milano. Con riferimento ai lavori di seconda fase per il completamento della viabilità di accesso, in data 30.10.2007 è stata aperta al traffico una delle due carreggiate del Viadotto Fiera. I lavori di completamento sono stati sostanzialmente ultimati nel mese di febbraio 2008.

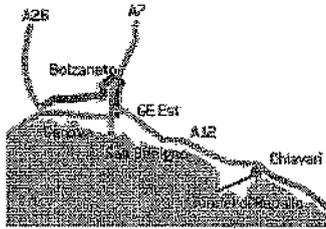


Milano-Bergamo (Milano-Brescia, A4)

Intervento: ampliamento a quattro corsie dell'intero tratto / **Lunghezza complessiva del tratto:** 33,6 km / **Spese complessive sostenute:** 390 milioni di euro / **Spese complessive stimate (costo a finire):** 514 milioni di euro / **Stato avanzamento complessivo:** 76%. **Nel dettaglio:** in data 29.12.2006 è entrato in esercizio il tratto compreso tra Cavenago ed il nuovo svincolo di Trezzo (circa 7,5 km dei complessivi 9,4 km del lotto 2) ed è stato aperto, nella medesima data, un tratto di

circa 2 km in carreggiata Est prima dello svincolo di Bergamo relativo al Lotto 3 (quest'ultimo complessivamente pari a 14 km). In data 30.7.2007 è avvenuta l'apertura al traffico di tutta la carreggiata est, dall'interconnessione della Tangenziale Est a Bergamo, mentre in data 30.9.2007 è avvenuta l'apertura funzionale al traffico dell'intera tratta tra Milano Est e Bergamo (lotti 1, 2 e 3), i cui lavori di completamento ed accessori termineranno entro l'estate del 2008.

In data 20.7.2007 l'ANAS ha approvato il progetto esecutivo per il ripristino strutturale dei Ponti Adda e Brembo facenti parte dei lavori di ampliamento alla quarta corsia in oggetto e sono in corso le procedure di affidamento.



Nodo di Genova (Genova-Savona, A10 Genova-Serravalle, A7 Genova-Sestri Levante, A12)

Intervento: realizzazione dei seguenti assi viari: "Gronda di Ponente", nuova carreggiata nord della A7 dal Nodo di Genova allo svincolo di Bolzaneto, Nodo di San Benigno e "Tunnel di Rapallo" / **Lunghezza complessiva del tratto: 34,8 km / Spese complessive sostenute: 6 milioni di euro / Spese complessive stimate (costo a finire): 1.800 milioni di euro. Stato**

avanzamento complessivo: 0,3%. Nei dettagli: Il progetto attualmente in condivisione con il territorio prevede la Gronda di Ponente, il potenziamento della A7 (nel segmento compreso tra la barriera di Genova Ovest e l'interconnessione con la A12 in località Begato) e della A12 (sino allo svincolo di Genova Est) ed il Nodo di San Benigno.

Autostrade per l'Italia ha predisposto prima del 2005 il progetto preliminare avanzato, completo di SIA, della Gronda di Ponente, della nuova carreggiata Nord della A7 (nel segmento compreso tra Genova Ovest e Genova Bolzaneto), del Nodo di San Benigno e del Tunnel di Rapallo.

Tali progetti non hanno però avuto sviluppi a causa dell'avvicendamento alla guida politica della Regione Liguria.

La riapertura nel marzo 2006 dei lavori del Tavolo Tecnico, a valle di una serie di confronti informali avuti nel secondo semestre del 2005 con gli organi tecnici degli Enti Territoriali (in particolare Regione Liguria e Comune di Genova), ha consentito:

- di poter condividere già il 13.6.2006 (dopo 7 riunioni) in sede dello stesso Tavolo Tecnico la nuova configurazione della Gronda di Ponente;
- l'individuazione di una serie di possibili schemi funzionali per la A7;
- di verificare la coerenza del Progetto Preliminare Avanzato del Nodo di San Benigno che Autostrade per l'Italia aveva già ultimato nella primavera 2005 con i disegni pianificatori del capoluogo;

ma non ha risolto le problematiche relative al recapito del materiale di scavo proveniente dalle gallerie autostradali. Questa criticità ha determinato l'interessamento del Ministero delle Infrastrutture che si è reso promotore della sottoscrizione di un Protocollo di Intesa tra le parti (Ministero delle Infrastrutture, ANAS, Autostrade per l'Italia e tutti gli Enti Territoriali - ivi compresa l'Autorità Portuale di Genova - coinvolti) datato 5.2.2007.

Autostrade per l'Italia ha puntualmente adempiuto a tutti gli impegni posti a suo carico dal richiamato Protocollo di Intesa ma, il permanere di una situazione di stallo, ha indotto il Ministero delle Infrastrutture a indire una riunione, il 13.11.2007, nella quale è stato deciso di istituire un nuovo Tavolo Tecnico cui affidare il compito di monitorare ed indirizzare l'insieme delle attività di progettazione ed individuare quella maggiormente compatibile con gli orientamenti del territorio. Ad oggi, purtroppo, il suddetto Tavolo Tecnico non è stato ancora istituito, sebbene ASPi lo abbia sollecitato in data 07.12.2007 e 22.02.2008.

In data 15.02.2008 è stato inviato all'ANAS il nuovo Progetto Preliminare (a meno dello Studio di Impatto Ambientale) della Gronda di Ponente, del Potenziamento sistema A7/A12 e del Nodo di San Benigno secondo le configurazioni già definite dal Tavolo Tecnico istituzionale.

Recentemente alcuni Enti coinvolti hanno messo in discussione lo schema funzionale a suo tempo condiviso e sulla base del quale ASPi ha elaborato il nuovo Progetto Preliminare.



Rimini Nord-Pedaso (Bologna-Taranto, A14)

Intervento: ampliamento a tre corsie / **Lunghezza complessiva del tratto:** 171,3 km / **Spese complessive sostenute:** 66 milioni di euro / **Spese complessive stimate (costo a finire):** 2.545. milioni di euro (con riferimento al tratto Rimini Nord-Porto S. Elpidio ed inclusi gli Svincoli di Marina di Montemarignano e Porto S. Elpidio) / **Stato avanzamento complessivo:** 3%. **Nel dettaglio:** Per tutti i lotti della Rimini Nord – Pedaso, ad esclusione del lotto 6A e del lotto 7A per i quali è previsto un iter approvativi semplificato, la Procedura di Valutazione di Impatto Ambientale è stata avviata a

giugno del 2005.

Rimini Nord-Cattolica – Lotto 1 (29,0 km): sebbene la Conferenza di Servizi si sia chiusa il 16.06.2006 con l'accordo di tutti gli Enti interessati, solo in data 10.12.2007 la Regione Emilia-Romagna ha emesso la delibera propedeutica all'emissione del decreto di Intesa Stato-Regione avvenuta, da parte del Ministro delle Infrastrutture, in data 28.1.2008 con riferimento al solo asse autostradale.

E' in corso la procedura di Intesa Stato-Regione per le opere richieste dal territorio al di fuori della fascia di rispetto autostradale.

Cattolica-Fano – Lotto 2 (28,3 km): nonostante il parere positivo della Commissione nazionale VIA emesso il 16.3.2006 il Decreto interministeriale VIA è stato emesso solo il 28.11.2006. In data 21.12.2006 è stato emesso il Provvedimento del Ministero delle Infrastrutture che attesta la formale intesa Stato-Regione sebbene la Conferenza di Servizi si è chiusa positivamente il 7.7.2006. In data 19.10.2007 è stato trasmesso all'ANAS il Progetto Definitivo per la relativa approvazione.

Fano-Senigallia – Lotto 3 (21,0 km): nonostante il parere positivo della Commissione nazionale VIA emesso il 16.3.2006 il Decreto interministeriale VIA è stato emesso solo il 28.12.2006. In data 23.1.2007 è stato emesso il Provvedimento Finale di Intesa Stato-Regione da parte del Ministero delle Infrastrutture per le opere in asse mentre lo stesso, per le opere compensative, è stato emesso in data 24.9.2007, sebbene la Conferenza di Servizi si è chiusa positivamente il 5.5.2006. In data 7.1.2008 Autostrade per l'Italia ha inviato all'ANAS il Progetto Definitivo per la relativa approvazione.

Senigallia-Ancona Nord – Lotto 4 e Svincolo di Marina di Montemarignano (18,9 km): nonostante il parere positivo della Commissione nazionale VIA emesso il 16.3.2006 il Decreto interministeriale VIA è stato emesso solo il 28.12.2006. In data 23.1.2007 è stato emesso il Provvedimento Finale di Intesa Stato-Regione da parte del Ministero delle Infrastrutture per le opere in asse mentre lo stesso, per le opere compensative, è stato emesso in data 24.9.2007, sebbene la Conferenza di Servizi si è chiusa positivamente il 5.5.2006. In data 7.1.2008 Autostrade per l'Italia ha inviato all'ANAS il Progetto Definitivo per la relativa approvazione.

Ancona Nord-Ancona Sud – Lotto 5 (17,2 km): nonostante il parere positivo della Commissione nazionale VIA emesso il 16.3.2006 il Decreto interministeriale VIA è stato emesso solo il 28.11.2006. In data 12.1.2007 è stato emesso il Provvedimento del Ministero delle Infrastrutture che attesta la formale intesa Stato-Regione sebbene la Conferenza di Servizi si è chiusa positivamente il 21.4.2006. L'integrazione del Progetto Definitivo è stata inviata da Autostrade per l'Italia il 17.9.2007 ed è stata approvata dall'ANAS il 18.1.2008.

Autostrade per l'Italia sta predisponendo i bandi di gara.

Ancona Sud-Porto S. Elpidio – Lotto 6A (37,0 km): le procedure di affidamento sono state avviate il 30.6.2006 con la pubblicazione del bando di prequalifica. In data 12.1.2007 è avvenuta l'aggiudicazione provvisoria ed in data 20.2.2007 l'aggiudicazione definitiva. In data 21.3.2007 sono stati consegnati i lavori che sono pertanto in corso.

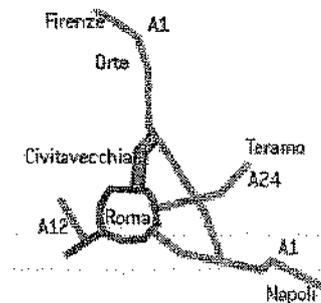
Ancona Sud-Porto S. Elpidio – Lotto 6B e Svincolo di Porto S. Elpidio (3,3 km): nonostante il parere positivo della Commissione nazionale VIA emesso il 16.3.2006 il Decreto interministeriale VIA è stato emesso solo il 28.11.2006. In data 12.1.2007 è stato emesso il Provvedimento del Ministero delle Infrastrutture che attesta la formale intesa Stato-Regione sebbene la Conferenza di Servizi si è chiusa positivamente il 21.4.2006. Autostrade per l'Italia ha adeguato il Progetto Definitivo che è

stato trasmesso all'ANAS il 30.7.2007 ed è stato approvato il 27.11.2007.

In data 7.1.2008 Autostrade per l'Italia ha inviato all'ANAS il Progetto Esecutivo per la relativa approvazione.

Porto S. Elpidio-Pedaso – Lotto 7A (5,2 km): In data 22.11.2007, non avendo più certezze sull'esito della Conferenza di Servizi del lotto 7B- che risulta essere il naturale completamento del 7A -, Autostrade per l'Italia ha ritenuto di annullare la procedura di gara in attesa dell'approvazione definitiva del lotto 7B.

Porto S. Elpidio-Pedaso – Lotto 7B (11,4 km): nonostante il parere positivo della Commissione nazionale VIA emesso il 16.3.2006 il Decreto interministeriale VIA è stato emesso solo il 28.11.2006. In data 6.3.2007 si è tenuta la seduta conclusiva della Conferenza di Servizi senza che sia stato raggiunto l'accordo tra tutti gli Enti interessati. In data 12.2.2008 è stato pubblicato il Decreto del Presidente della Repubblica che ha concluso con esito favorevole l'Intesa Stato-Regione.



Fiano-Grande Raccordo Anulare di Roma (Milano-Napoli, diramazione A1)

Intervento: ampliamento a tre corsie della Diramazione nord della A1 tra la stazione di Fiano Romano e il Grande Raccordo Anulare (GRA) di Roma / **Lunghezza complessiva del tratto:** 18,7 km / **Spese complessive sostenute:** 7 milioni di euro / **Spese complessive stimate (costo a finire):** 168 milioni di euro (con riferimento al tratto Settebagni-G.R.A. ed incluso lo Svincolo di Castelnuovo di Porto) / **Stato avanzamento complessivo:** 4%.
Nel dettaglio: la procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) è stata avviata da Autostrade per l'Italia il 10.5.2005.

Sebbene il parere positivo della Commissione nazionale VIA sia avvenuto in data 20.4.2006, il decreto interministeriale VIA è stato emesso da parte dei Ministeri dell'Ambiente e dei Beni Culturali solo in data 29.3.2007; è stato quindi successivamente emesso da parte del Ministero delle Infrastrutture il Provvedimento che attesta la formale Intesa Stato – Regione (la Conferenza dei Servizi si era chiusa con l'accordo di tutti gli Enti interessati il 28.6.2006). Il Progetto Definitivo del tratto Fiano-Settebagni (escluso lo svincolo di Castelnuovo di Porto) è stato trasmesso all'ANAS il 25.7.2007 ed è stato approvato dall'ANAS il 07.03.2008. E' in corso la redazione del Progetto Esecutivo incluso lo Svincolo di Castelnuovo di Porto.

Interventi delle altre società concessionarie controllate



Raccordo Autostradale Valle d'Aosta

Intervento: completamento dell'autostrada Aosta-Traforo Monte Bianco, da Morgex a Entrèves / **Lunghezza complessiva del tratto:** 12,4 km / **Spese complessive sostenute:** 393 milioni di euro / **Spese complessive stimate (costo a finire):** 419 milioni di euro / **Stato avanzamento complessivo:** 94%. **Nel dettaglio:** i lotti 3, 4 e 5 (8,3 km) sono stati completati e aperti al traffico per 7,2 km (fino a Courmayeur sud) il 13.08.2002. I lavori del lotto 2 (4,1 km essenzialmente in galleria – Galleria Dolonne) e relative opere accessorie sono stati ultimati in data 30.11.2006. Per quanto

riguarda la messa in esercizio, il decreto D. Lgs. n° 264 del 5.10.2006, in attuazione della Direttiva 2004/54 CE in materia di sicurezza per le gallerie della rete autostradale transeuropea, ne ha di fatto ritardato l'apertura. Infatti la "Commissione permanente per le gallerie", nominata ai sensi del sopraccitato decreto, riunitasi in data 20.12.2006, ha deliberato il proprio benestare alla messa in esercizio della galleria Dolonne, imponendo delle misure integrative di sicurezza. In data 07.03.2007 è avvenuta l'apertura al traffico del lotto 2, seppur in esercizio provvisorio. La Società ha presentato nel maggio 2007 il progetto e l'analisi di rischio per l'apertura in modalità definitiva tutt'ora in istruttoria presso la suddetta Commissione.



Strada dei parchi

Intervento: raddoppio della carreggiata del tratto Villa Vomano-Teramo; adeguamento del tratto di penetrazione urbana su Roma / **Lunghezza complessiva del tratto:** 19,9 km / **Spese complessive sostenute:** 90,5 milioni di euro / **Spese complessive stimate (costo a finire):** 387 milioni di euro / **Stato avanzamento complessivo:** 23%.

Tratta: Villa Vomano-Teramo (Roma-L'Aquila-Teramo, A24)

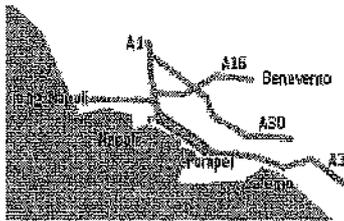
Intervento: raddoppio della carreggiata del tratto Villa Vomano-Teramo, attualmente a carreggiata unica. **Lunghezza complessiva del tratto:** 5,7 km / **Spese complessive sostenute:** 83 milioni di euro / **Spese complessive stimate (costo a finire):** 132 milioni di euro / **Stato avanzamento complessivo:** 63%. **Nel dettaglio:** il progetto definitivo è stato approvato, in data 31.08.2005, da parte dell'ANAS. Il 18.11.2005 i lavori sono stati affidati con appalto integrato e, completata la progettazione esecutiva, sono stati consegnati i lavori in data 27.04.2006.

Tratta: Roma Est (Lunghezza) - Via P. Togliatti (Roma-L'Aquila-Teramo, A24)

Intervento: adeguamento a tre corsie, mediante la realizzazione di complanari del tratto di penetrazione urbana dalla barriera di Roma Est fino a via P. Togliatti, strada della periferia romana, con ristrutturazione di alcuni svincoli oltre alla realizzazione del nuovo svincolo di Ponte di Nona e della nuova stazione di Lunghezza / **Lunghezza complessiva del tratto:** 14,2 km / **Spese complessive sostenute:** 7,5 milioni di euro / **Spese complessive stimate (costo a finire):** 255 milioni di euro: 3 milioni di euro per i lavori di adeguamento della stazione di Lunghezza (ultimati) e 252 milioni di euro per l'adeguamento a tre corsie, di cui, in base all'Atto Aggiuntivo al Protocollo d'intesa tra Ministero delle Infrastrutture, la Regione Lazio, la Provincia di Roma, il Comune di Roma e l'Anas, del 22.01.2008, 89 milioni di euro a carico della Società Strada dei Parchi e i restanti 163 milioni di euro a carico degli Enti Locali proponenti l'intervento / **Stato avanzamento complessivo:** 3%. **Nel dettaglio:** il progetto definitivo è stato approvato

dall'ANAS in linea tecnica 04.05.2006 e il 22.06.2006 è stata attivata la procedura di VIA conclusasi con parere favorevole espresso il 05.01.07. Il giorno 07.02.07 si è conclusa la Conferenza di Servizi con esito positivo e il 06.08.07 è stato rilasciato il Provvedimento autorizzativo da parte del Ministero delle Infrastrutture. Successivamente il progetto è stato trasmesso all'ANAS per approvazione che è avvenuta con provvedimento del 13.02.08, autorizzando l'avvio dei lavori del Lotto 0 (procedure espropriative, ricerche archeologiche, spostamento interferenze nonché riqualifica del tratto Casal Bertone – Sv. Di Via Togliatti).

Autostrade Meridionali



Intervento: ampliamento a tre corsie del tratto Napoli-Pompei. L'intervento prevede, oltre all'allargamento a tre corsie, la costruzione di nuovi svincoli / **Lunghezza complessiva del tratto:** 20,4 km / **Spese complessive sostenute:** 239 milioni di euro / **Spese complessive stimate (costo a finire):** 378 milioni di euro / **Stato avanzamento complessivo:** 63%.

Nel dettaglio: i lavori riguardano principalmente l'ampliamento alla terza corsia per un tratto di 20,0 km, suddiviso in 6 lotti, e la realizzazione/adeguamento su 6 svincoli. Di questi interventi 1

lotto e 4 svincoli per 4,9 km, sono già stati completati nel 2001; un ulteriore lotto per 3,1 km è stato completato e aperto al traffico il 06.02.2007. Lo status dei restanti 4 lotti (12,0 km) e dello Svincolo di Angri è il seguente:

Lotto 5-10 (4,8 km) - lavori in corso; il 06.12.07 è avvenuta l'apertura al traffico di un tratto di circa 0,7 km.

Lotto 10-12 (1,5 km) - lavori in corso.

Lotto 13-17 (4,2 km) - lavori in corso dopo la cessione del ramo d'azienda da parte dell'impresa aggiudicataria e il subentro di altra impresa.

Lotto 17-19 (1,5 km) - lavori sostanzialmente ultimati; il 06.02.2007 è avvenuta l'apertura al traffico di un tratto di circa 0,9 km, mentre si prevede di aprire al traffico i restanti 0,6 km entro la fine del 2008.

Svincolo di Angri - lavori in corso.

Inoltre il 25 ottobre 2007 sono stati consegnati i lavori di completamento del nuovo svincolo di Ponticelli.

Nuove iniziative autostradali

Autostrade per l'Italia partecipa ad alcuni progetti per lo sviluppo della rete autostradale italiana a pedaggio.

Società Autostrada Tirrenica S.p.A. (controllata per il 94,0% del capitale da Autostrade per l'Italia) da anni è in attesa di definire le condizioni di fattibilità dell'opera di completamento della tratta Livorno- Civitavecchia.

Società Infrastrutture Toscana S.p.A. (46,0% del capitale detenuto da Autostrade per l'Italia e 0,6% del capitale detenuto da SPEA) è la società concessionaria per la realizzazione della bretella autostradale Prato-Signa, la cui convenzione con la Regione Toscana è stata stipulata nel 2006.

Autostrade per l'Italia detiene inoltre alcune partecipazioni di minoranza in nuove società/raggruppamenti che hanno proposto iniziative in project financing: la società promoter Tangenziale Esterne di Milano S.p.A., Pedemontana Veneta S.p.A. (aggiudicataria provvisoria, tramite l'ATI Pedemontana Veneta, della concessione dalla Regione Veneto in data 4.12.2007), ARCEA Lazio S.p.A..

Il 1° ottobre 2007 Autostrade per l'Italia ha ceduto la propria partecipazione nella Pedemontana Lombarda (50,0%); il 31.7.2007 Autostrade per l'Italia ha altresì proceduto alla cessione di Autostrade Lombarde S.p.A (35,5% del capitale, holding di controllo della Bre.Be.Mi).

A oggi, tutte queste iniziative, oltre a essere soggette alla modifica delle norme che regolano il

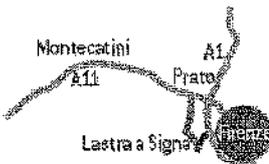
settore autostradale, sono interessate da modifiche spesso sostanziali nei tracciati e negli investimenti richieste dalle autorità locali, tali da comportare la necessità di procedere a verifiche circa la permanenza delle condizioni di fattibilità.



Società Autostrada Tirrenica p.A. (Quota Autostrade per l'Italia: 94,0%)

La società è concessionaria dell'autostrada Livorno-Civitavecchia, di cui oggi è in esercizio il tratto Livorno-Cecina (37 km). Per il completamento Cecina-Civitavecchia (circa 206 km) è stato sviluppato il Progetto Preliminare che ha ottenuto l'approvazione con prescrizioni del Ministero dell'Ambiente il 31.3.2006 e della Regione Toscana il 26.6.2006. Il Progetto Preliminare è stato

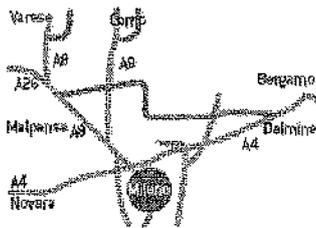
sottoposto dal Ministero delle Infrastrutture all'esame del CIPE nella seduta del 23.11.2007. La società ha dunque rielaborato il piano economico finanziario elaborando anche uno scenario che prevede il completo autofinanziamento dell'opera e l'allungamento della durata della concessione.



Società Infrastrutture Toscane S.p.A. (già A.T.I. Prato – Signa 46,0% del capitale Autostrade per l'Italia e 0,6% di SPEA).

E' la Società di Progetto costituita il 28.6.2006, subentrata all'ATI aggiudicatario della gara di concessione regionale per la costruzione e gestione in project financing della bretella autostradale a pedaggio Prato-Signa di circa 10 km.

In data 17.7.2006 la Società Infrastrutture Toscane ha firmato la Convenzione di concessione con la Regione Toscana e ha avviato la progettazione definitiva. Il Progetto definitivo e lo Studio di Impatto Ambientale sono stati ultimati e consegnati agli enti competenti per il rilascio del parere di legge. L'iter approvativo è stato avviato in data 10.10.2007.



Società Pedemontana Veneta S.p.A. (file soggetto a modifiche)

E' la Società che attraverso l'ATI Pedemontana Veneta, in data 4.12.2007, si è aggiudicata la gara di concessione regionale (Regione Veneto) per la costruzione e gestione in project financing della Superstrada Pedemontana Veneta di km 95.

3.2.4. GESTIONE OPERATIVA DELLA RETE

Gli interventi effettuati da Autostrade per l'Italia e dalle altre concessionarie controllate nel corso del 2007 per la manutenzione, sicurezza, viabilità della rete in concessione ammontano a 703 milioni di euro in aumento del 19% rispetto al 2006, così suddivisi:

- costi di manutenzione per 358 milioni di euro (incluso il costo del personale interno dedicato all'attività di manutenzione);
- investimenti per la sicurezza e la viabilità per 345 milioni di euro (incluse le manutenzioni capitalizzate).

In particolare dei 703 milioni di euro di interventi, circa 506 milioni di euro sono stati realizzati da Autostrade per l'Italia.

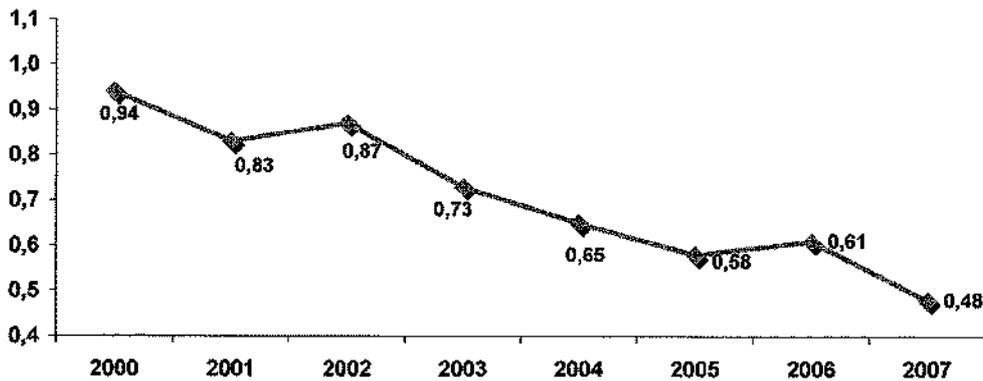
Sicurezza e Manutenzione

Nel 2007 si registra un ulteriore miglioramento dei livelli di sicurezza lungo la rete gestita da Autostrade per l'Italia. Da gennaio a dicembre 2007 si sono registrati 20.454 incidenti (-9,0% rispetto al 2006), con un tasso di incidentalità globale in calo dell'11,13% rispetto al 2006 e con un tasso di mortalità (calcolato come numero di decessi ogni 100 milioni di chilometri percorsi) pari a 0,48 rispetto allo 0,61 del 2006.

Tassi di incidentalità sulla rete Autostrade per l'Italia

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Tasso di incidentalità globale (incidenti/100 mil. Km percorsi)	42,4	42,4	42,0	33,6	30,5	31,3	40,0	41,5
Tasso di incidentalità con conseguenze alle persone (incidenti/100 mil. Km percorsi)	17,0	17,7	16,5	14,4	13,5	13,1	12,0	11,5
Tasso di incidentalità mortale (decessi/100 mil. Km percorsi)	0,75	0,74	0,74	0,65	0,57	0,48	0,50	0,40
Tasso di mortalità (decessi/100 mil. Km percorsi)	0,94	0,83	0,87	0,73	0,65	0,58	0,61	0,48

Tasso di mortalità sulla rete di Autostrade per l'Italia

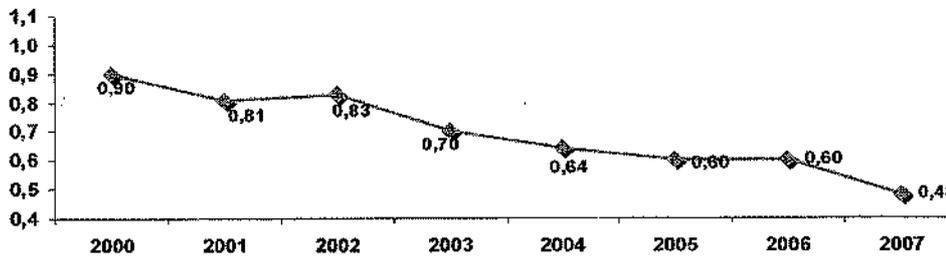


Sull'intera rete, incluse anche le società concessionarie controllate, sono stati registrati complessivamente 23.132 incidenti (-9,4% rispetto al 2006), con un tasso di incidentalità globale in calo dell'10,94% rispetto al 2006 e con un tasso di mortalità (calcolato come numero di decessi ogni 100 milioni di chilometri percorsi) pari a 0,48 rispetto allo 0,60 del 2006.

Tassi di incidentalità sulla rete di Autostrade per l'Italia e delle concessionarie controllate

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Tasso di incidentalità globale (n. incidenti/100 mln Km percorsi)	50,2	47,1	47,2	42,9	41,3	40,9	38,8	41,7
Tasso di incidentalità con conseguenze alle persone (n. incidenti/100 mln Km percorsi)	6,8	6,9	6,2	4,6	4,6	4,8	4,3	4,7
Tasso di incidentalità mortale (n. incidenti/100 mln Km percorsi)	0,73	0,71	0,71	0,62	0,61	0,48	0,49	0,40
Tasso di mortalità (n. decessi/100 mln Km percorsi)	0,50	0,48	0,43	0,40	0,44	0,60	0,60	0,48

Tasso di mortalità sulla rete di Autostrade per l'Italia e delle società concessionarie controllate



Ai risultati evidenziati hanno contribuito il miglioramento continuo degli standard di manutenzione della rete, le misure infrastrutturali e gestionali specifiche, come l'introduzione del nuovo protocollo per la segnaletica di cantiere, e le campagne informative volte a sensibilizzare gli utenti sulla sicurezza.

Per quanto riguarda le attività di manutenzione ordinaria e straordinaria, continua l'impegno di Autostrade per l'Italia per garantire standard di esercizio sempre migliori e prevenire il deterioramento dell'infrastruttura autostradale, attraverso regolari interventi sulle pavimentazioni, sulla segnaletica orizzontale, sulle barriere di sicurezza e sulle altre opere d'arte.

Nel corso del 2007 sono stati effettuati oltre 70 interventi di manutenzione straordinaria. I più significativi hanno riguardato il ripristino di ponti e viadotti sui tratti dell'area ligure, dell'Adriatica e sui tratti appenninici della A1 e della A16 e il risanamento di alcune gallerie dell'area ligure.

Per incrementare ulteriormente il livello di sicurezza, è proseguito con determinazione l'impegno per il piano di rifacimento delle pavimentazioni, in particolare con la messa in opera di asfalto drenante, che garantisce migliore aderenza del veicolo alla superficie stradale, riduzione dell'inquinamento acustico e miglior comfort di guida in caso di pioggia. Nel 2007 il piano di rifacimento ha raggiunto i propri obiettivi cosicché la percentuale di rete coperta con asfalto drenante è pari al 79,1%. Ciò corrisponde alla pressoché totalità della rete, tenuto in considerazione che l'asfalto drenante non è utilizzabile in alcune aree, in particolare quelle soggette a gelo, nelle gallerie o dove ci deve essere copertura ad alta aderenza.

Superfici ripavimentate sulla rete Autostrade per l'Italia

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
metri quadrati (x 1.000)	11.256	10.992	12.268	14.561	14.992	14.926	19.784	16.136
di cui metri quadrati drenanti (x 1.000)	2.319	1.737	2.093	5.923	9.136	9.445	13.479	10.594
metri cubi totali (x 1.000)	586	630	631	639	817	1.017	1.202	1.079
Copertura complessiva della rete Autostrade per l'Italia con asfalto drenante	18,9%	20,3%	24,4%	32,5%	43,8%	55,0%	68,6%	79,1%
Indice di aderenza/regolarità pavimentazione (adeguato se > 96)		66,2	69,6	69,8	72,4	74,7	76,13	76,34

Nell'ambito di un piano di interventi finalizzato alla sicurezza e sulla base dei risultati positivi già verificatisi nel 2006, nel 2007 si è proceduto a:

- oltre 400 interventi specifici per la sicurezza (inserimento di segnaletica, modifica geometrica delle carreggiate, illuminazioni) nei Punti ad Incidentalità Superiore alla Media;
- l'estensione del sistema di rilevamento della velocità media "Tutor" su oltre 750 km. Tale sistema, al 31.12.2007, risulta attivato su 1.244 km, pari al 18% dello sviluppo delle carreggiate sulla rete di Autostrade per l'Italia e delle concessionarie controllate;

Installazione del Tutor sulla rete di Autostrade per l'Italia e delle concessionarie controllate

	verso	tra	e	dal km	al km	tot km
A1	sud	Bivio A1/D18	Caserta nord	537+800	732+800	195+000
A1	nord	Caserta nord	Bivio A1/D18	732+800	533+000	199+800
A4	est	Cavenago	Brescia ovest	24+300	89+410	65+110
A4	ovest	Brescia ovest	Agrate	92+000	21+900	70+100
A13	sud	Occhiobello	Ferrara nord	50+300	42+400	7+900
A14	nord	Castel S. Pietro	San Lazzaro	39+400	23+000	16+400
A14	sud	Faenza	Cesena nord	63+000	92+600	29+600
A14	nord	Foggia	Pescara ovest	566+000	383+750	182+250
A14	sud	Pescara ovest	Cerignola est	378+620	580+230	201+610
A24	est	Tivoli	Carsoli	14+500	49+200	34+700
A24	est	Valle del Salto	L'Aquila ovest	74+600	100+100	25+500
A24	ovest	Carsoli	Tivoli	51+450	14+500	36+950
A24	ovest	L'Aquila est	Valle del Salto	107+950	75+850	32+100
A25	est	Avezzano	Sulmona	87+100	135+900	48+800
A25	ovest	Sulmona	Avezzano	137+900	89+060	48+840
A26	sud	Ovada	Bivio A26-A10	31+750	1+700	30+050

- la riqualifica di ulteriori tratti di spartitraffico con la sostituzione delle barriere esistenti;
- l'attuazione del "Piano Sicurezza Gallerie" mediante l'adeguamento degli impianti di illuminazione e ventilazione di circa 407 gallerie (ai sensi della Direttiva Europea 2004/54/CE del 29.04.2004) attraverso 550 interventi. Al 31 Dicembre 2007 sono stati complessivamente approvati con decreto ANAS i progetti di adeguamento degli impianti di 383 gallerie; sono stati presentati ad ANAS per l'approvazione ulteriori 167 progetti di adeguamento di impianti in galleria. Sulla base dei progetti approvati è terminato l'adeguamento di 152 gallerie, mentre in altre 62 i lavori sono in corso.

Per quanto concerne le campagne di sensibilizzazione dell'utenza alla maggior prudenza nella guida per la sicurezza di chi viaggia e di chi opera su strada, sono proseguite le seguenti iniziative:

- "Caffè gratis", iniziativa conclusasi a luglio 2007, che ha inteso favorire l'utilizzo della sosta per chi guida durante le ore notturne, attraverso la distribuzione gratuita di caffè in tutte le Aree di Servizio, da mezzanotte alle cinque di mattina, durante i week-end;
- "Mettici la Testa", campagna video, in collaborazione con Rai Educational, volta a sensibilizzare per un comportamento corretto di guida a fronte dei principali fattori di pericolo su strada;
- "Obiettivo Sicurezza", una brochure informativa finalizzata alla divulgazione di suggerimenti volti ad una guida prudente e sicura in autostrada.

Viabilità

Il 2007 ha offerto condizioni climatiche decisamente più favorevoli per il traffico rispetto agli anni precedenti. Si è infatti registrata una netta diminuzione di nevicate, pari a - 62% in numerosità degli eventi e -56% in termini di ore neve per km, con la conseguente assenza di tratti autostradali oggetto di provvedimenti di chiusura per neve. Solamente sulla A23 Udine – Tarvisio, nonostante i mezzi di Autostrade per l'Italia fossero all'opera e l'autostrada percorribile, è stato richiesto da Asfinag (l'ente di gestione delle Autostrade austriache) in una specifica circostanza di impedire il transito ai veicoli verso l'Austria, sul tratto Confine di Stato – Villach (Austria) in quanto presente un blocco della viabilità sulla rete austriaca.

Sulla rete di Autostrade per l'Italia sono attivi mediamente circa 250 cantieri al giorno (20 in più rispetto al 2006), con una pianificazione annua funzionale a minimizzare l'impatto sulla viabilità, mediante le stime sui fattori climatici, i volumi di traffico, le attività notturne e quelle a cicli continui. Durante gli "esodi", in concomitanza con le principali festività nazionali e nei weekend, gran parte dei cantieri è stata rimossa, anche se si è proceduto nelle "grandi opere", proprio sfruttando i giorni di calendario favorevoli nel calendario, per minor traffico.

Sulla rete di Autostrade per l'Italia la durata dei rallentamenti dovuti ai lavori in corso espressa in termini di minori ore di coda per lavori, si è ridotta del 27% rispetto al 2006, passando da 7.418 ore a 5.380 nel 2007. Il traffico in entrata/uscita dalle stazioni, il programma di riqualificazione e potenziamento delle stesse, associato alla crescente penetrazione del Telepass e utilizzo delle modalità automatiche di esazione, ha consentito una riduzione delle ore coda ai caselli, sempre rispetto al 2006, pari al 18%.

Costante è stato lo sforzo di sviluppo di canali di informazione volti a fornire dati aggiornati ed esaustivi sulle condizioni di viabilità della rete in concessione.

Le performance offerte dai diversi canali di informazione utilizzati sono state:

- copertura (con servizio di Pannelli a Messaggio Variabile) del traffico in entrata pari al 95% e in autostrada pari all'88%, grazie alla installazione di oltre 100 nuovi impianti, per un numero totale di 1.066 PMV su tutta la rete;
- quota della rete dove è possibile ascoltare ISORADIO pari al 69%;
- percentuale chiamate risposte dal Call Center Viabilità pari al 99%.

Indicatori di qualità dei servizi di viabilità sulla rete di Autostrade per l'Italia

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Numero pannelli a messaggio variabile		316	368	502	689	703	737	831
% traffico in entrata coperto da servizio	n.d.	40	42	84	91	91	93	95
% traffico in autostrada coperto da servizio	n.d.	33	36	60	70	78	90	88
% rete dove è possibile ascoltare ISORADIO	n.d.	58	61	61	62	62	67	69
% chiamate risposte dai call center viabilità	n.d.	76	71	77	93	97	99	99

Esazione e sistemi di pagamento

Il progressivo incremento dell'automazione dei pagamenti del pedaggio, oltre a incrementare l'efficienza operativa, migliora l'accessibilità alla rete, riducendo le code alle stazioni, con positivo impatto sulla fluidità del traffico, nonché sulla riduzione dell'inquinamento atmosferico.

Nel 2007 le operazioni di pagamento effettuate con modalità automatiche hanno registrato, rispetto all'anno precedente, un incremento pari al 4,35% raggiungendo il 74,11% del totale delle transazioni (72,99% nel 2006) e consentendo di ridurre le operazioni manuali del 1,87%. Analoghi risultati sono stati conseguiti nelle società controllate, per cui sulla intera rete di Autostrade per l'Italia e delle altre società controllate le operazioni di pagamento effettuate con modalità automatiche sono aumentate del 5,01% raggiungendo il 70,9% del totale delle transazioni (69,3% nel 2006).

L'esazione dinamica con Telepass ha raggiunto il 54,6% (52,0% compresa la rete delle concessionarie controllate) contro il 52,76% dell'anno precedente (50,2% compresa la rete delle concessionarie controllate).

Al 31.12.2007 il numero degli apparati Telepass circolanti risulta pari a circa 5,9 milioni, con un incremento del 10,5% rispetto al 31 dicembre 2006.

Tale positivo risultato è stato raggiunto anche grazie all'effetto indotto del nuovo servizio Telepass Premium lanciato da Autostrade per l'Italia ad ottobre 2006 e sviluppato da Autostrade per l'Italia in collaborazione con partner commerciali di primaria importanza nei rispettivi settori di attività.

L'offerta del Telepass Premium abbina alle funzionalità del Telepass un pacchetto di servizi ed agevolazioni quali il soccorso gratuito in autostrada, sconti sui servizi offerti nelle aree di servizio nonché su polizze assicurative, alberghi e tour operator. Il servizio ha già registrato più di 600.000 adesioni.

Con l'apertura a settembre della nuova stazione di Rovigo Sud – Villamarzana, sull'intera rete di Autostrade per l'Italia e altre società concessionarie (incluso il Traforo del Monte Bianco) vi sono ad oggi 288 stazioni, con 561 porte dedicate Telepass (di cui 189 in entrata e 372 in uscita).

OPERAZIONI DI PAGAMENTO PER MODALITA' SULLA RETE DI AUTOSTRADE PER L'ITALIA

Modalità di pagamento	Numero operazioni		Numero operazioni		Variazione in % 2007/2006
	2006	%	2007	%	
CONTANTI IN PORTA MANUALE	198.355.457	28,45%	193.272.338	26,26%	-1,57%
cassa automatica (contanti)	59.099.916	7,93%	58.816.133	7,69%	-0,43%
VIAcard C/C e Plus	31.293.444	4,20%	30.433.241	3,98%	-2,75%
Telepass (*)	392.860.609	52,76%	417.684.866	54,58%	6,32%
tessera a scalare	21.130.891	2,84%	19.923.004	2,60%	-5,72%
carte di credito	22.228.710	2,99%	23.055.120	3,01%	3,72%
FASTpay	16.896.755	2,27%	17.211.734	2,25%	1,86%
TOTALE PAGAMENTI AUTOMATIZZATI	643.480.325	72,09%	667.124.098	73,11%	3,66%
altro (RMPP*, scioperi, violazioni)	4.192.964	0,56%	4.849.866	0,63%	15,87%
TOTALE GENERALE	741.643.746	100,00%	765.246.302	100,00%	2,77%

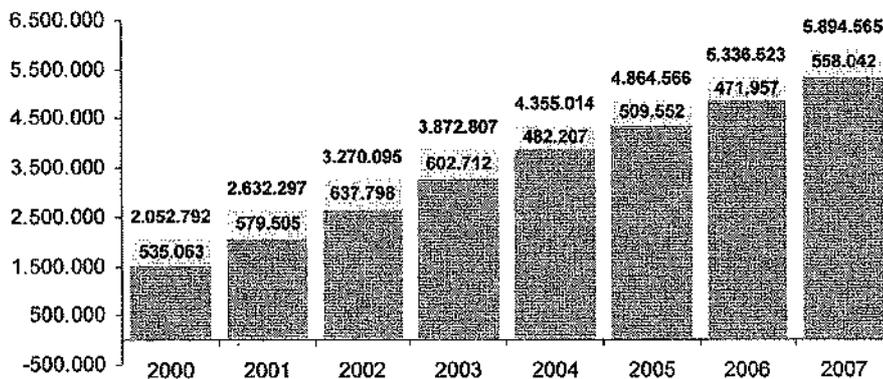
* Rapporti mancato pagamento pedaggi

OPERAZIONI DI PAGAMENTO PER MODALITA' SULLA RETE DI AUTOSTRADE PER L'ITALIA E DELLE CONCESSIONARIE CONTROLLATE

Modalità di pagamento	Numero operazioni		Numero operazioni		Variazione in % 2007/2006
	2006	%	2007	%	
CONTANTI IN PORTA MANUALE	289.581.987	30,01%	290.237.165	29,29%	0,26%
cassa automatica (contanti)	73.177.245	7,58%	77.146.957	7,79%	5,42%
VIAcard C/C e Plus	38.577.679	4,00%	37.539.347	3,79%	-2,68%
Telepass (*)	484.135.753	50,16%	515.535.038	52,04%	6,49%
tessera a scalare	27.148.600	2,81%	25.093.157	2,53%	-7,57%
carte di credito	25.722.901	2,66%	26.615.717	2,69%	3,47%
FASTpay	20.184.724	2,09%	20.517.489	2,07%	1,65%
TOTALE PAGAMENTI AUTOMATIZZATI	388.049.002	60,30%	402.447.705	60,90%	3,61%
altro (RMPP*, scioperi, violazioni)	6.629.086	0,69%	8.023.991	0,81%	21,04%
TOTALE GENERALE	485.257.170	100,00%	500.685.479	100,00%	2,64%

* Rapporti mancato pagamento pedaggi

NUMERO DI APPARATI TELEPASS IN CIRCOLAZIONE (migliaia)



Incremento netto

3.2.5. AREE DI SERVIZIO E PUBBLICITÀ

Sulla rete gestita da Autostrade per l'Italia e dalle altre società concessionarie controllate sono attualmente presenti 248 aree di servizio; 210 si trovano sulla rete di Autostrade per l'Italia, due in più rispetto al 31 dicembre 2006 grazie all'apertura delle nuove aree di servizio Masseria Est e Masseria Ovest, entrambe sull'A1 nel tratto Napoli-Roma. A luglio 2007, è avvenuta inoltre l'apertura dell'area di ristoro ubicata sul piazzale italiano del Traforo Monte Bianco.

Sulla rete di Autostrade per l'Italia prosegue il piano di riqualificazione delle aree di servizio, che vede coinvolti sia Autostrade per l'Italia sia i sub-concessionari. A fine 2007 risultano avviati o conclusi interventi di importo pari a circa il 68,0% degli oltre 800 milioni di euro previsti e in 94 aree di servizio sono già stati completati gli interventi sia di Autostrade per l'Italia, sia dei sub-concessionari. Inoltre, in ulteriori 76 aree di servizio sono in corso cantieri di ampliamento o ristrutturazione da parte di Autostrade per l'Italia.

Dal 2000 al 2007 la ricettività in termini di posti auto e autoveicoli pesanti è aumentata rispettivamente del 77% e 85%.

Parcheggi veicoli sulla rete di Autostrade per l'Italia

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
veicoli pesanti	2.230	2.435	2.608	2.900	3.100	3.300	3.500	4.360
veicoli leggeri	12.950	13.200	13.500	13.800	14.100	14.400	14.700	14.836

Oltre al miglioramento della ricettività delle aree e all'ampliamento dell'offerta di beni e servizi, il piano degli interventi ha prodotto risultati positivi in termini di miglioramento della qualità del servizio erogato nelle aree di servizio, obiettivo sul quale Autostrade per l'Italia è fortemente impegnata, anche attraverso un costante monitoraggio, che dal 2004 viene effettuato sia da una società esterna specializzata, sia direttamente da Autostrade per l'Italia; a queste attività si aggiungono le verifiche periodiche eseguite da parte dell'ANAS congiuntamente alle principali associazioni dei consumatori. Inoltre, a ulteriore supporto delle attività di monitoraggio, sono stati attivati strumenti di *alerting* in tempo reale a tutti i soggetti coinvolti, via sms e mail, per l'immediato intervento in caso di disservizio.

Nel corso del 2007 sono stati avviati, attraverso procedure trasparenti e competitive gestite da un Advisor terzo e indipendente, gli affidamenti delle sub-concessioni per 88 servizi ristoro (79 Autostrade per l'Italia, 4 Tangenziale di Napoli, 5 Strada dei Parchi) e 93 servizi di distribuzione prodotti carbo-lubrificanti (82 Autostrade per l'Italia, 4 Tangenziale di Napoli, 5 Strada dei Parchi, 2 Società Autostradale Tirrenica), in scadenza nel 2007, 2008 e 2009.

Autostrade per l'Italia, unitamente ai sub-concessionari, sviluppa inoltre campagne volte alla sensibilizzazione degli utenti su temi quali la sicurezza e i corretti comportamenti di guida, nonché per promuovere la convenienza nelle aree di servizio.

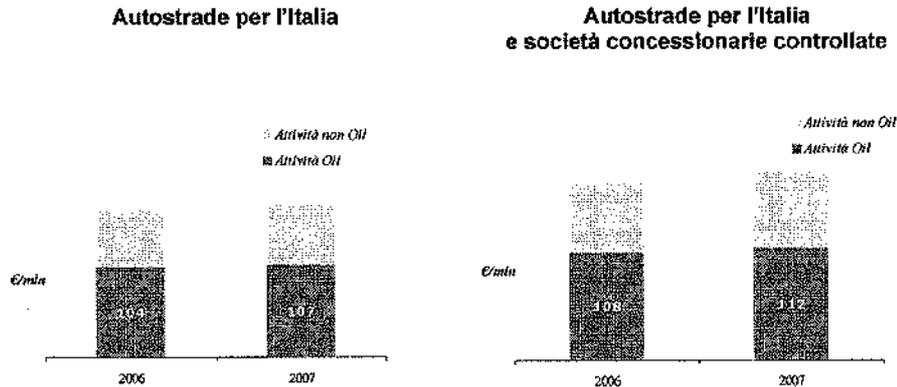
Si è recentemente conclusa l'iniziativa "Caffè gratis" di notte, che durante tutti i week-end da mezzanotte alle cinque di mattina, invitava chi guida ad una sosta durante le ore notturne.

Risulta invece ancora in corso la campagna "Fai il pieno per la settimana", avviata il 25 febbraio, con l'obiettivo di garantire alla clientela del week-end prezzi competitivi per il carburante.

Nell'ottica di ampliare i contenuti informativi ed i servizi offerti alla clientela, è stata predisposta una piattaforma internet in grado di raccogliere e comunicare alla clientela, anche sul sito aziendale, i prezzi praticati dai gestori degli impianti carburanti delle aree di servizio; nell'ambito di tale iniziativa si inserisce anche la realizzazione e l'attivazione di nuovi pannelli, attualmente introdotti in fase sperimentale, volti a comunicare alla clientela in viaggio i prezzi praticati sulla vendita di carburanti, in modalità self-service, nelle quattro aree di servizio successive.

Nel 2007, le royalty di competenza di Autostrade per l'Italia, ricevute da parte dei sub-concessionari, ammontano a 178,6 milioni di euro (di cui 2,2 milioni di euro per una tantum), con un incremento delle royalty correnti, rispetto al 2006 del 4,1%. Includendo le royalty percepite anche dalle altre concessionarie controllate, gli introiti dalle aree di servizio per royalty ammontano a 190,2 milioni di euro, con un incremento delle royalty correnti, rispetto al 2006 del 5,9%.

Royalty correnti per servizi in sub-concessione sulla rete



Sempre nell'ottica di migliorare il servizio al cliente e la sosta nelle aree di servizio, nel mese di maggio 2007 sono state costituite due nuove società, denominate Giove Clear e Tirreno Clear, per avviare una fase di test sul miglioramento delle attività di pulizia dei servizi igienici e del piazzale attraverso la gestione diretta delle stesse per le aree di servizio Giove Est, Giove Ovest, Tirreno Est e Tirreno Ovest. La società Giove Clear ha avviato l'attività dal mese di agosto; Tirreno Clear da ottobre.

Nell'ambito della gestione e commercializzazione degli spazi pubblicitari, sia sulla rete autostradale (cartelli per affissione periodica o permanente, circuito TV "Infomoving" e spazi espositivi nelle aree di servizio, segnaletica di servizio in itinere), sia su altri canali (porti, aeroporti), la società controllata AD Moving S.p.A. ha registrato nel 2007 ricavi per circa 18,1 milioni di euro (+1,2 milioni di euro rispetto al 2006).

3.2.6. SERVIZI EVOLUTI PER LA MOBILITA' E LA COMUNICAZIONE

Autostrade per l'Italia ha valorizzato il proprio know-how sviluppato per l'esazione dinamica del pedaggio, aggiudicandosi nel 2007 alcune commesse, tra le quali:

- Azienda Mobilità e Trasporti – Genova: atto di appalto per la realizzazione di un sistema di controllo elettronico dei transiti su corsia preferenziale della città di Genova (15 varchi telematici ed un centro di controllo);
- Comune di Firenze: atto di appalto per l'estensione, con ulteriori n° 9 varchi telematici, del sistema controllo accessi ZTL di Firenze;
- CTM – Cagliari: aggiudicazione, in ATI, della gara per l'integrazione e sviluppo controllo accessi nell'area vasta della città di Cagliari;
- Comune di Perugia: rinnovo contratto noleggio apparati Telepass per ZTL ed interoperabilità con il servizio Telepass autostradale;
- Port Mobility: fornitura impianti per il sistema controllo accessi varco nord del Porto di Civitavecchia (6 varchi);
- Infracom Italia: fornitura n. 24 impianti per il Sistema rilevamento tempi di percorrenza (PMT) destinati alla concessionaria Tangenziale Napoli;
- Tangenziale Napoli: attivazione impianti per il sistema rilevamento tempi di percorrenza e servizio Autotraf;
- Autovie Venete: fornitura n. 10 impianti per il Sistema rilevamento tempi di percorrenza (PMT);
- Torino Savona: fornitura ed attivazione n. 14 impianti per il Sistema rilevamento tempi di percorrenza (PMT);
- Strada dei Parchi: servizio di tracciamento - gestione e convocazione mezzi per operazione invernale;
- Torino Savona: servizio di tracciamento - gestione e convocazione mezzi per operazione invernale.

Le commesse relative a forniture per impianti di esazione del pedaggio a società concessionarie autostradali non controllate e ad ANAS hanno generato ricavi complessivi pari a circa 10 milioni di euro.

Dal 18 gennaio 2007 Autostrade per l'Italia mediante la sottoscrizione del 51% del capitale sociale è diventata azionista di maggioranza della Società Newpass S.p.A. Il rimanente 49% è posseduto da Confederazione S.p.A. i cui soci sono: Autostrada Brescia-Padova, Milano-Serravalle, Autostrada del Brennero, Autostrade Centro Padane, Autostrada Venezia-Padova, Autostrada Torino-Piacenza e Autocamionale della Cisa.

Newpass ha per oggetto lo sviluppo, la realizzazione, la gestione e la commercializzazione di sistemi di pagamento e scambio dati, sia in ambito autostradale che nel contesto della viabilità e mobilità territoriale, basati su tecnologia Rfid Contact-less.

Nei corso del 2007 la Società ha generato ricavi per circa 500 mila euro.

3.2.7. ALTRE ATTIVITÀ

IGLI-Impregilo

Il 27 febbraio 2007, Autostrade per l'Italia S.p.A. ha elevato la propria partecipazione in IGLI S.p.A. al 33,3% (dal precedente 20%). IGLI è la società nata nel 2005 per iniziativa di Autostrade per l'Italia, Argo Finanziaria S.p.A. (Gruppo Gavio), Tesir S.r.l. (Gruppo Techint) ed Efibanca S.p.A. con l'obiettivo di contribuire al rafforzamento finanziario e strategico di Impregilo S.p.A., una delle principali società italiane nel settore delle costruzioni, quotata alla Borsa di Milano.

IGLI detiene complessivamente il 29,6% di Impregilo.

L'azionariato di IGLI dal 2 febbraio 2007, a seguito dell'uscita dal capitale di Tesir e di Efibanca e dell'ingresso di Immobiliare Lombarda S.p.A. (Gruppo Fondiaria-SAI), risulta ripartito in tre quote paritetiche (33,3%), detenute da Autostrade per l'Italia, Argo Finanziaria e Immobiliare Lombarda.

Complessivamente l'investimento di Autostrade per l'Italia in IGLI ammonta a 73 milioni di euro.

A seguito della risoluzione per mutuo consenso del patto parasociale originariamente stipulato tra i soci fondatori di IGLI nel giugno 2005, Autostrade per l'Italia ha stipulato in data 8 marzo 2007 con Argo Finanziaria e Immobiliare Lombarda un nuovo patto parasociale.

Il patto, efficace sino al 12.06.2008, prevede un sindacato di voto per la nomina degli organi sociali di IGLI ed Impregilo, nonché maggioranze qualificate per l'assunzione delle deliberazioni assembleari e consiliari di IGLI ed Impregilo. Il patto prevede inoltre: (i) un vincolo di lock up sulle azioni detenute dai soci in IGLI per tutta la durata del nuovo patto; (ii) la possibilità di rinnovare il Patto in buona fede e, prima del 12 giugno 2008 ed in ipotesi di esito positivo del negoziato, la trasformazione del Patto in patto di sindacato avente ad oggetto le azioni Impregilo; (iii) una procedura volta a disciplinare le conseguenze, in capo ai soci, di un'OPA sulle azioni Impregilo; nonché (iv) la liquidazione di IGLI a seguito della cessazione del patto e la conseguente assegnazione -previo accollo dell'eventuale quota parte delle passività di IGLI - delle azioni Impregilo in capo ai soci in proporzione alla partecipazione dagli stessi detenuta in IGLI.

In data 12 marzo 2008 i soci di IGLI hanno rinnovato il patto parasociale di un anno agli stessi termini e condizioni.

Cessione della partecipazione in Autostrade Lombarde S.p.A. (Bre.Be.Mi.)

Il 2 aprile 2007 Autostrade per l'Italia ha stipulato con Intesa San Paolo S.p.A. la cessione della partecipazione, pari al 35,5% del capitale sociale, detenuta in Autostrade Lombarde S.p.A. e della partecipazione detenuta in Società di Progetto Bre.Be.Mi. S.p.A. pari all'1% del capitale.

Autostrade Lombarde controlla l'86,2% della Società di Progetto Bre.Be.Mi. titolare dal 2003, a seguito di gara internazionale, della concessione per la realizzazione e gestione del collegamento autostradale Brescia - Milano di circa 50 km.

Il controvalore della cessione ammonta a 41 milioni di euro.

L'operazione si è perfezionata il 31 luglio 2007 all'esito della procedura di offerta in prelazione agli altri soci in base a quanto previsto nello statuto di entrambe le società.

Cessione della partecipazione in Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.A.

Il 23 aprile 2007 Autostrade per l'Italia ha stipulato con Milano Serravalle S.p.A. la cessione della partecipazione detenuta in Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.A., società titolare dal 1990 della concessione per la realizzazione dell'omonima autostrada a pedaggio tra Busto Arsizio (Malpensa) sulla A8 e Dalmine (Bergamo Orio al Serio) sulla A4, passando a nord di Milano, comprese le tangenziali di Varese e Como, per una lunghezza complessiva di circa 87 km.

Il contratto per la cessione di detta partecipazione è stato stipulato il 23 aprile 2007 con Milano Serravalle S.p.A. e prevede tra l'altro il diritto di Autostrade per l'Italia di riacquistare entro 12 mesi, tramite opzione call, una quota fino alla metà meno l'1% di quella detenuta prima dell'esercizio della opzione da Milano Serravalle S.p.A..

Il controvalore della cessione, riconosciuto da Milano Serravalle S.p.A., che già deteneva il restante 50% del capitale della società, ammonta a 20,4 milioni di euro.

L'operazione si è perfezionata il 1.10.2007 all'ottenimento dell'autorizzazione da parte dell'Ente Concedente Società Concessioni Autostradali Lombarde S.p.A. e dall'assenso della Provincia di Milano che esercita l'attività di direzione e coordinamento nei confronti dell'acquirente Milano-Serravalle S.p.A.

Electronic Transaction Consultants Corporation (ETC)

Il 19 dicembre 2007 Autostrade per l'Italia ha sottoscritto un aumento di capitale riservato di Autostrade International US Holdings Inc. (società fino a prima indirettamente controllata al 100% da Atlantia S.p.A.) finalizzato al finanziamento dell'acquisto del 45% del capitale di Electronic Transaction Consultants Corporation (ETC), società con sede in Texas, fondata nel 1999, operatore leader negli USA nell'integrazione di sistemi, nella manutenzione hardware e software, nel supporto operativo alla clientela e nella consulenza in sistemi di pedaggiamento elettronico free flow. ETC attualmente gestisce sistemi di Open Road Tolling e High Occupancy Tolling in 4 stati degli USA (Texas, Illinois, Washington e Louisiana).

L'investimento in ETC ammonta a 27 milioni di dollari. Gli accordi stipulati con gli azionisti fondatori di ETC prevedono inoltre opzioni put a favore del cedente e call a favore dell'acquirente. In caso di esercizio di quest'ultima sarà possibile il raggiungimento del controllo del 100% della società entro il 2012.

In seguito all'aumento di capitale promosso dalla società, dal 19 dicembre 2007 Autostrade per l'Italia controlla il 75% del capitale di Autostrade International US Holdings Inc.. Il restante 25% del capitale detenuto indirettamente da Atlantia è stato successivamente conferito ad Autostrade per l'Italia in data 18 gennaio 2008.

Autostrade International US Holdings Inc., attraverso la controllata Autostrade International of Virginia O&M Inc., opera anche la gestione dell'autostrada a pedaggio Dulles Greenway, in Virginia, di 14 miglia di estensione.

3.2.8. RISORSE UMANE

Al 31.12.2007 Autostrade per l'Italia S.p.A. impiega 5.824 risorse umane a tempo indeterminato e 247 risorse a tempo determinato.

Il costo del lavoro al netto dei costi capitalizzati è stato nel 2007 pari a 344,0 milioni di euro con una variazione del +1,4% rispetto ai 339,4 milioni di euro del 2006. Al netto del provento non ricorrente pari a 20,6 milioni di euro rilevato a seguito della rideterminazione del TFR (c.d. "curtailment"), il costo del lavoro netto dell'anno 2007 è pari a 364,6 milioni di euro, in aumento di 25,2 milioni di euro rispetto ai 339,4 milioni di euro del 2006. Tale variazione è stata determinata dall'incremento del costo medio unitario derivante dalla variazione del perimetro a seguito della ristrutturazione organizzativa di Autostrade S.p.A. (oggi Atlantia) e dal rinnovo contrattuale del giugno 2006 riferito al periodo gennaio/dicembre 2007, oltre che dall'incremento della forza media in relazione al passaggio di risorse da Autostrade S.p.A. (oggi Atlantia) in Autostrade per l'Italia S.p.A..

L'organico del personale di Autostrade per l'Italia con contratto a tempo indeterminato al 31 dicembre 2007 è pari a 5.824 unità, con una variazione di +76 unità rispetto al 31 dicembre 2006 (5.748), pari all'1,3%.

L'organico medio di Autostrade per l'Italia è passato da 5.695 risorse del 2006 a 5.786 risorse del 2007 (+91); tale variazione è da ascrivere al trasferimento di personale da Atlantia S.p.A. ad Autostrade per l'Italia S.p.A. e all'inserimento di risorse qualificate nell'esercizio.

ORGANICO A TEMPO INDETERMINATO AUTOSTRADe PER L'ITALIA

QUALIFICHE	31.12.2007	31.12.2006	VARIAZIONE	
			ASSOLUTA	%
Dirigenti	122	107	15	14.0
Quadri	437	421	16	3.8
Impiegati	1.841	1.741	100	5.7
Operai	934	939	-5	-0.5
Cooperatori	2.490	2.540	-50	-2.0
Totale	5.824	5.748	76	1.3

ORGANICO A TEMPO DETERMINATO AUTOSTRADe PER L'ITALIA

QUALIFICHE	31.12.2007	31.12.2006	VARIAZIONE	
			ASSOLUTA	%
Dirigenti	0	1	-1	-100.0
Quadri	0	3	-3	-100.0
Impiegati	80	58	22	37.9
Operai	5	1	4	400.0
Cooperatori	162	150	12	8.0
Totale	247	210	37	17.6

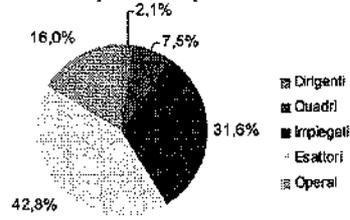
ORGANICO MEDIO AUTOSTRADe PER L'ITALIA

QUALIFICHE	31.12.2007	31.12.2006	VARIAZIONE	
			ASSOLUTA	%
Dirigenti	116	109	7	6.4
Quadri	424	426	-2	-0.9
Impiegati	1.823	1.700	123	7.2
Operai	927	946	-19	-2.0
Cooperatori	2.496	2.522	-26	-1.0
Totale	5.786	5.695	91	1.6

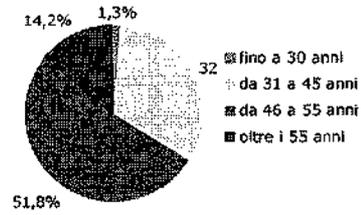
Ripartizione geografica dell'organico a tempo indeterminato di Autostrade per l'Italia

	Dirigenti	Quadri	Impiegati	Operai	Esattori	Totale
Abruzzo	3	16	78	51	90	238
Campania	-	3	70	107	254	434
Emilia Romagna	2	14	141	123	324	604
Friuli Venezia-Giulia	1	13	52	36	47	149
Lazio	109	246	735	110	262	1.462
Liguria	2	8	117	90	243	460
Lombardia	3	13	149	117	488	770
Marche	-	1	21	35	86	143
Molise	-	-	2	2	11	15
Piemonte	-	4	26	60	100	190
Puglia	-	4	79	49	97	229
Toscana	2	114	336	97	342	891
Umbria	-	1	3	12	15	31
Veneto	-	-	32	45	131	208
Totale	122	437	1.841	934	2.490	5.824

Ripartizione organico a tempo Indeterminato per livello/qualifica



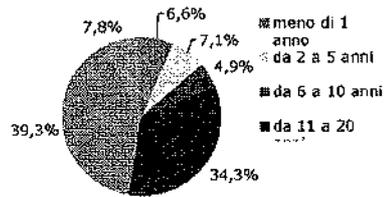
Ripartizione organico a tempo Indeterminato per età



Ripartizione organico a tempo indeterminato per titolo di studio



Ripartizione organico a tempo indeterminato per anzianità



Sviluppo del Personale

Autostrade per l'Italia è costantemente proiettata verso lo sviluppo e la valorizzazione delle risorse umane. Sono previsti diversi percorsi di crescita, con un orientamento di medio e lungo termine, secondo logiche tese a garantire la coerenza tra le aspettative e le attitudini individuali e le attuali strategie della società.

In particolare gli obiettivi generali sono:

- sviluppare, diffondere e motivare le risorse a migliorare le prestazioni, le capacità professionali e a realizzare gli obiettivi assegnati;
- accrescere il senso di responsabilità individuale e di iniziativa;
- rafforzare la cultura del lavorare in team e dell'interfunzionalità;
- consentire all'organizzazione di avere a disposizione le risorse umane più efficaci e competenti per il raggiungimento degli obiettivi di business.

Nel corso del 2007, sono state definite e realizzate una serie di iniziative, coerenti con le politiche di gestione e sviluppo del personale della società.

È stato dato avvio ad un rinnovato sistema di valutazione delle prestazioni, in relazione a conoscenze tecniche, competenze, attività e obiettivi sui quali ciascuna risorsa è stata valutata nel corso dell'anno.

Il progetto ha coinvolto circa 1.000 risorse, in particolare tutti i Quadri, i Professional ed i "Junior Professional" (laureati sotto i 35 anni di età, con un'anzianità aziendale inferiore ai quattro anni).

Sono, infine, proseguiti i positivi rapporti di collaborazione tra Autostrade per l'Italia S.p.A. e le migliori Università italiane in ambito Infrastruttura e Trasporti, con l'obiettivo di sostenere ricerche tecniche di alto interesse, sponsorizzare master di specializzazione ed altri studi, non solo attraverso l'erogazione di borse di studio e assegni di ricerca, ma cercando soprattutto di favorire l'incontro con giovani laureati di "alto potenziale", competenti e motivati, pronti per essere inseriti nelle diverse strutture organizzative.

Formazione

Autostrade per l'Italia rivolge le proprie attività formative in prevalenza verso la tematica del miglioramento del servizio al cliente, con lo sviluppo nel 2007 dei seguenti interventi:

- progetto "Esatto", che ha coinvolto fino a questo momento 430 risorse dell'area esazione appartenenti alle Direzioni di Tronco di Milano, Bologna e Roma. I partecipanti al progetto, organizzati in gruppi di lavoro, hanno analizzato le criticità legate allo svolgimento delle attività quotidiane di esazione e proposto soluzioni applicabili sia a livello locale che a livello nazionale.
- progetto "Qualità Stazioni", che è stato sviluppato con due obiettivi: migliorare in modo visibile la qualità interna ed esterna delle stazioni - in modo da offrire un'immagine delle strutture più curata nell'estetica e nella funzionalità - e sviluppare negli operatori una cultura di attenzione al dettaglio e di responsabilità nella soluzione delle anomalie.
- progetto "Miglioramento del servizio al cliente", organizzato con l'obiettivo di focalizzare le energie del personale delle Direzioni di Tronco verso il miglioramento continuo delle performance operative e dei livelli di servizio, attraverso l'attivazione di gruppi interfunzionali territoriali organizzati per tre aree tematiche: Stazioni, Aree di Servizio, Viabilità e Manutenzione.

Sistema Retributivo

Il sistema retributivo si sviluppa sulla base di linee guida tese a definire il compenso attuale e futuro delle persone che operano all'interno dell'organizzazione, secondo logiche di gestione e pianificazione delle retribuzioni che tengono conto, sia della coerenza con le strategie e gli obiettivi di business, sia dei cambiamenti sul mercato esterno.

L'obiettivo del 2007 è stato quello di mantenere un sistema retributivo articolato in modo da rispecchiare la diversa relazione tra ruolo, individuo e prestazione ed il corretto mix tra retribuzione fissa, composta dalla retribuzione individuale e retribuzione variabile, composta da incentivi legati al sistema premiante (MBO), premi "una tantum", premi di produttività, incentivi a lungo termine.

Nel corso del 2007 è stato consuntivato il Piano di Incentivazione per il triennio 2004-2006 che prevedeva, per alcuni ruoli manageriali, un piano di incentivazione di tipo monetario basato sui seguenti parametri di valutazione: apprezzamento del titolo in borsa, risultato netto di esercizio, realizzazione investimenti, ponderati in funzione del merito di credito misurato dalle principali agenzie di rating internazionali.

E' allo studio un nuovo piano di incentivazione a favore di dipendenti e management.

Modello Organizzativo

Il 28 marzo 2007 è stato approvato dai Consigli di Amministrazione di Autostrade S.p.A. (ora Atlantia S.p.A.) e di Autostrade per l'Italia, un progetto di riorganizzazione del Gruppo volto a:

- rafforzare l'identità di Atlantia come holding di partecipazioni e strategie di portafoglio in grado di supportare una crescita organica e selettiva del settore delle infrastrutture e delle reti, ma senza un ruolo operativo diretto;
- distinguere maggiormente il ruolo di Atlantia nei confronti delle Istituzioni, del mercato e della comunità finanziaria;
- mantenere per Autostrade per l'Italia S.p.A. il ruolo di capogruppo operativa nel campo delle infrastrutture in concessione, riportando in essa tutte le attività necessarie per adempiere al contratto concessorio (bilancio e fiscale, tesoreria, finanza, ecc.).

Il processo di riorganizzazione ha comportato il trasferimento, da Atlantia ad Autostrade per l'Italia, il 1° giugno 2007, delle attività e risorse (108 dipendenti) appartenenti alle seguenti strutture organizzative:

- Amministrazione;
- Finanza;
- Sviluppo Estero;
- Auditing Interno;
- Risk Management;
- Sicurezza di Gruppo.

Contestualmente è stato trasferito da Atlantia ad Autostrade per l'Italia l'attività relativa alla Tesoreria Centralizzata di Gruppo.

In coerenza con le strategie di evoluzione degli assetti di gruppo sono state realizzate, inoltre, le seguenti operazioni:

- Costituzione delle Società Giove Clear (operativa dal 1° agosto 2007) e Tirreno Clear (operativa dal 15 ottobre 2007), entrambe controllate al 100% da Autostrade per l'Italia S.p.A.. L'obiettivo di tali iniziative è di avviare una sperimentazione per l'internalizzazione delle attività di pulizia dei servizi igienici e del piazzale su 4 Aree di Servizio (Giove E/O, Tirreno E/O), con la finalità di effettuare un benchmark operativo per definire nuovi standard di gestione del servizio in affidamento e valutare se la gestione diretta di queste attività possa determinare un miglioramento del servizio stesso.

- Costituzione della società Autostrade Tech S.p.A. in data 6 dicembre 2007, controllata al 100% da Autostrade per l'Italia S.p.A. e della Società Telepass S.p.A. in data 28 dicembre 2007, controllata al 100% dalla Società Autostrade Tech S.p.A.. L'obiettivo di tali iniziative è di:
 - avvicinare il modello organizzativo a presidio della gestione del sistema di pagamento del pedaggio Telepass nel comparto autostradale a quello individuato dalla direttiva europea sull'interoperabilità Direttiva 2004/52/ce del parlamento europeo e del consiglio del 29 aprile 2004, separando la "concessionaria" dal "gestore del titolo di pagamento";
 - valorizzare le competenze e gli asset Autostrade per l'Italia relativi allo sviluppo di tecnologie sul mercato Business to Business e alla commercializzazione dei sistemi di pagamento sul mercato Business to Consumer;
 - garantire il funzionamento autonomo di Autostrade per l'Italia S.p.A. mantenendo in essa le competenze e gli asset necessari alla gestione delle attività in concessione.Il completamento di tali operazioni è previsto entro il primo semestre 2008.
- Costituzione, in data 20 dicembre 2007, della Società Autostrade Service//Servizi al Territorio S.p.A., controllata al 100% da Autostrade per l'Italia S.p.A.. ed alla quale verrà conferito, il 1° marzo 2008, il ramo aziendale di Autostrade per l'Italia S.p.A. afferente le risorse e le attività di global service.
L'operazione nasce dall'esigenza di cogliere le opportunità derivanti da un mercato di dimensioni significative, attraverso una maggiore focalizzazione di strutture dedicate al business sopra descritto.

Con riferimento alla legge 28 dicembre 2005, n. 262, meglio nota come "legge per la Tutela del Risparmio", sono state formalizzate le necessarie procedure amministrativo contabili con il duplice obiettivo di consolidare:

- il livello di tempestività ed affidabilità dell'informazione di carattere finanziario e favorirne il monitoraggio;
- i benefici in termini di efficacia ed efficienza dei processi amministrativi e contabili, attraverso la standardizzazione delle procedure e dei sistemi di controllo interni per la produzione dell'informativa di bilancio.

Relazioni Industriali

In data 18 settembre 2007 è stata raggiunto un accordo tra Autostrade per l'Italia S.p.A. e le Organizzazioni sindacali sul Piano 2007/2008.

L'accordo permette da un lato di proseguire il percorso di efficientamento e di innovazione tecnologica, dall'altro di migliorare la qualità del servizio offerto al cliente e la sicurezza della rete, anche intervenendo sugli organici della Società.

Gli impegni più importanti dell'accordo sono:

1. concludere il percorso di riorganizzazione e ristrutturazione dell'Area esercizio, avviata con l'intesa del dicembre 2004, attraverso il completamento degli organici del servizio Viabilità e Manutenzione, anche al fine di estendere la internalizzazione delle attività manutentive;
2. implementare gli organici nei comparti "Esazione ed "Impianti" entro giugno 2008;
3. definire un modello di esazione che, omogeneizzando i carichi di lavoro del personale, elevi la qualità del servizio erogato all'utenza e diminuisca gli accodamenti ai caselli, anche ricorrendo ad una implementazione dell'automazione;
4. individuare un percorso che stabilizzi l'occupazione del personale che ha prestato negli anni servizio presso la Società con contratto a tempo determinato utilizzando a tal fine anche le necessità di organico dei settori operativi;
5. introdurre l'assistenza sanitaria integrativa per tutto il personale con contratto a tempo indeterminato;
6. definire il Premio di Produttività per il 2007, impegnandosi, per gli anni successivi, a individuare un nuovo meccanismo di Premio di risultato;

7. realizzare un piano relativo alla sicurezza e salute e un piano di formazione e di gestione e sviluppo del personale che accompagni la realizzazione degli obiettivi del Piano.

Salute e sicurezza

Autostrade per l'Italia ha costituito al suo interno strutture dedicate alla tutela dell'ambiente e della sicurezza sul lavoro, alle quali è affidato il compito di garantire la conformità delle condizioni di lavoro all'articolata normativa prodotta negli ultimi anni sul tema e a tutelare, in ogni circostanza, la salute e la sicurezza dei lavoratori.

E' stata rafforzata la struttura del Coordinamento Centrale dei Servizi di Prevenzione e Protezione di Gruppo in materia di igiene e sicurezza del lavoro con il compito di supportare le Direzioni di Tronco e le altre società del Gruppo per le problematiche relative all'applicazione del D. Lgs. n. 626/1994 nonché per standardizzare le procedure applicate e fornire attività di consulenza specifica.

Nel mese di dicembre 2007, si è concluso positivamente il secondo audit di sorveglianza del Sistema di Gestione della Salute e Sicurezza dei lavoratori certificato secondo la norma OHSAS 18001 relativamente a "Gestione di infrastrutture e servizi autostradali ed erogazione delle attività di supporto".

Inoltre in risposta agli obblighi legislativi contenuti nel D.Lgs. 626/94 e s.m. e i., l'azienda ha anche predisposto un apposito piano formativo con l'obiettivo di:

1. Rafforzare la conoscenza delle attività lavorative e dei luoghi di lavoro per evitare o limitare eventi potenzialmente dannosi e per consolidare nel lavoratore la capacità di gestire tali eventi qualora dovessero verificarsi;
2. Contribuire ad interiorizzare nei lavoratori i principi della prevenzione, protezione e sicurezza sui luoghi di lavoro;
3. Ribadire il concetto di gestione integrata della sicurezza nei luoghi di lavoro sottolineando la necessità di favorire comportamenti sinergici dei lavoratori e del datore di lavoro.

Nel corso del 2008 si procederà a dare pratica attuazione a suddetti interventi anche con l'ausilio di ulteriori risorse dedicate specificamente al tema.

3.2.9. RICERCA, SVILUPPO E INNOVAZIONE

Progettare, costruire e gestire una rete autostradale funzionale al trasporto di merci e persone, significa anche migliorare la sicurezza e la qualità complessiva dei servizi erogati al cliente e ridurre l'impatto sui territori attraversati.

Gli investimenti di Autostrade per l'Italia non si limitano pertanto alle opere di potenziamento e ammodernamento della rete, ma anche allo sviluppo di soluzioni innovative volte a:

- Migliorare i livelli di sicurezza e fluidità, attraverso sistemi innovativi e tecnologicamente avanzati;
- Sviluppare sistemi informatici a supporto di una migliore gestione operativa della rete;
- Sviluppare soluzioni per la tutela e la valorizzazione dell'ambiente in fase di progettazione, costruzione e gestione delle opere autostradali;
- Favorire l'uso sostenibile delle risorse, quali, ad esempio, le fonti energetiche alternative e i materiali eco-efficienti.

Queste attività, che in alcuni casi hanno durata pluriennale, sono svolte presso i suoi laboratori di ricerca (Prato, Calenzano, Barberino del Mugello, Fiano Romano, e Romagnano Sesia) ed in collaborazione con Centri di Ricerca e Istituti Universitari e talvolta anche in partnership con altre aziende.

Nell'esercizio 2007 le attività di Ricerca e Sviluppo si sono concretizzate in numerosi progetti, alcuni dei quali co-finanziati a livello europeo e nazionale, inquadrabili in quattro aree tematiche: sicurezza; telematica, traffico e studi socio-economici; ambiente; infrastruttura e analisi territoriale.

Tra di essi si segnalano:

- Industrializzazione del sistema di pedaggio elettronico in ambiente Multilane, in conformità alle normative europee;
- Studio per un sistema europeo satellitare, in particolare il progetto europeo Galileo;
- Interoperabilità del telepedaggio, anche con riferimento ad apparati di bordo multitecnologia;
- Sviluppo di sistemi innovativi per la raccolta e la gestione dei dati di traffico in tempo reale;
- Modelli econometrici per la previsione di domanda di traffico di lungo termine;
- Sviluppo di tecnologie innovative a supporto della comunicazione veicolo-veicolo e veicolo-infrastruttura, orientato allo sviluppo dell'informabilità;
- Studio della applicabilità di impianti eolici in autostrada;
- Messa a punto di nuovi dispositivi innovativi sicurezza-rumore (barriere laterali, barriere da spartitraffico e coperture);
- Sviluppo di un sistema informatizzato a supporto alla gestione del piano di Risanamento Acustico;
- Studio di nuove tecnologie per la costruzione e manutenzione di pavimentazioni eco-compatibili;
- Applicabilità ed efficacia dei materiali compositi fibro-rinforzati, da utilizzarsi negli interventi di ripristino di impalcati da ponte;
- Sistema integrato di gestione delle opere d'arte per le infrastrutture di trasporto;
- Tecniche e metodologie di monitoraggio e manutenzione delle opere d'arte.

Nel 2007 il totale degli investimenti e dei costi sostenuti da Autostrade per l'Italia per le attività di Innovazione, Ricerca e Sviluppo ammonta a 4,9 milioni di euro, in linea con l'anno precedente.

Tale importo rappresenta la somma delle risorse complessivamente dedicate da Autostrade per l'Italia alle attività di Ricerca e Sviluppo inclusi i costi operativi, gli investimenti e i costi del personale, compresi quelli relativi alle risorse umane impiegate parzialmente.

3.3 ANDAMENTO ECONOMICO-FINANZIARIO DELLE PRINCIPALI CONTROLLATE

Sono di seguito presentati alcuni dati economico-finanziari significativi delle principali controllate della società. Tali dati risultano elaborati in base ai principi contabili internazionali (IFRS) e sono stati estratti dagli specifici reporting package preparati da ciascuna controllata ai fini della predisposizione del bilancio consolidato della capogruppo Atlantia.

Autostrade Meridionali

Azioni detenute da Autostrade per l'Italia: 58,98%.
 Tratte autostradali in concessione: A3 Napoli-Pompei-Salerno per 51,6 km.
 Scadenza della concessione: 31.12.2012.

(milioni di euro)	2007	2006	VARIAZIONE	
			Assoluta	%
Ricavi	73,1	69,3	3,8	5,5%
Ebitda	32,5	32,4	0,1	0,3%
Ebitda margin	44,5%	46,8%	-	-
Investimenti	34,9	37,9	-3,0	-7,9%
Indebitamento finanziario netto (*)	51,3	47,1	4,2	8,9%
Organico medio (unità)	387	379	8	2,1%
Milioni di km percorsi	1.577	1.562	14	0,9%

(*) Dati al 31 dicembre

Il totale ricavi dell'esercizio 2007 risulta pari a 73,1 milioni di euro rispetto ai 69,3 milioni di euro del 2006 ed evidenzia un incremento di 3,8 milioni di euro (+5,5%).

I ricavi da pedaggio, nonostante il mancato riconoscimento dell'adeguamento tariffario richiesto per il 2007 (+1,85%), hanno avuto un incremento di 2,1 milioni di euro, dovuto sia alla variazione positiva del traffico (+1,0%) che all'incremento della tariffa generato dagli arrotondamenti derivanti dall'applicazione del sovrapprezzo tariffario a favore dell'ANAS previsto dalla legge Finanziaria 2007.

Gli altri ricavi si incrementano di 1,2 milioni di euro per effetto dei maggiori ricavi per contributi (Miur) e per servizi erogati dal 2007 a favore della correlata Tangenziale di Napoli (Centro Monitoraggio e Monitoraggio Centralizzato di Tratta).

L'Ebitda, pari a 32,5 milioni di euro, risulta sostanzialmente allineato al 2006; l'incremento dei ricavi e la riduzione del costo del lavoro dovuto all'adeguamento del TFR a seguito dell'applicazione della riforma previdenziale (-1,1 milioni di euro), sono compensati dalle minori capitalizzazioni di manutenzione (+1,7 milioni di euro), dai maggiori interventi di manutenzione straordinaria (+1,1 milioni di euro), dal maggior canone di concessione (+0,9 milioni di euro), la cui aliquota è aumentata dall'1% al 2,4%, e dall'incremento dei costi di struttura.

Nel 2007 l'aumento dell'organico medio, a seguito della risoluzione del contenzioso di parte degli esattori stagionali, non ha prodotto effetti sul conto economico vista la contemporanea riduzione delle prestazioni variabili, la diminuzione degli oneri contributivi ai sensi della legge n. 407/1990 e degli incentivi all'esodo.

Gli investimenti nel 2007 ammontano a 34,9 milioni di euro contro i 37,9 milioni di euro del 2006.

Per quanto riguarda i lavori di ammodernamento e ampliamento dell'autostrada, previsti nella Convenzione del 1999 con l'Anas, nel primo semestre del 2007 è stato aperto al traffico il tratto a tre corsie dal km. 18+312 al km.22+400, sono proseguiti i lavori su sei lotti di ampliamento a tre corsie e sono in corso le procedure di gara per l'affidamento dei lavori relativi al completamento dello svincolo di Ponticelli.

E' in corso la gara per l'affidamento dei lavori relativi al rifacimento degli impianti di illuminazione della galleria San Pantaleone.

Per tali investimenti, nel 2007 sono stati spesi circa 30,9 milioni di euro. Gli altri investimenti hanno

riguardato, manutenzioni straordinarie per circa 0,5 milioni di euro, capitalizzazioni di oneri finanziari e personale per 1,8 milioni di euro e acquisizioni di attrezzature per 0,5 milioni di euro. L'indebitamento finanziario netto aumenta di 4,2 milioni di euro (8,9%) ed è originato principalmente dagli investimenti realizzati nel 2007.

Strada dei Parchi

Azioni detenute dal Gruppo: 60%.

Tratte autostradali in concessione: A24 Roma-Teramo di 166,5 km e A25 Torano-Pescara di 114,9 km per un totale di 281,4 km.

Scadenza della concessione: 31.12.2029.

(milioni di euro)	2007	2006	VARIAZIONE	
			Assoluta	%
Ricavi	131,5	123,4	8,1	6,6%
Ebitda	69,4	65,5	3,9	6,0%
Ebitda margin	52,8%	53,1%		
Investimenti	111,2	49,6	61,6	+124,2%
Indebitamento finanziario netto (*)	859,8	766,7	93,1	12,1%
Organico medio (unità)	494	515	-21	-4,1%
Milioni di km percorsi	2.223	2.132	90	4,2%

(*) Dati al 31 dicembre

I ricavi totali, pari a 131,5 milioni di euro, presentano una crescita del 6,6% rispetto al 2006 (+8,1 milioni di euro). Tale crescita è dovuta soprattutto ai maggiori ricavi da pedaggio (+5,8 milioni di euro) che, nonostante il mancato riconoscimento dell'adeguamento tariffario richiesto per il 2007 (+1,28%), hanno beneficiato di una sostenuta crescita del traffico (+4,3%).

Gli altri ricavi si incrementano di 2,4 milioni di euro per effetto sia dei maggiori proventi da Aree di Servizio a seguito del rinnovo delle convenzioni con i subconcessionari (+2,1 milioni di euro) sia dei maggiori proventi straordinari da sopravvenienze attive, parzialmente compensati dai minori rimborsi acquisiti per i lavori terminati nel 2006 e relativi all'Istituto Nazionale di Fisica Nucleare presso il tunnel Gran Sasso.

I costi di manutenzione lordi si incrementano di 8,9 milioni di euro, ed al netto delle capitalizzazioni di 1,8 milioni di euro, per effetto dell'anticipo dei lavori di pavimentazione (+2,0 milioni di euro), dei maggiori interventi di manutenzione straordinaria (+5,7 milioni di euro), delle maggiori attività di manutenzione ordinaria e delle attività per operazioni invernali (complessivamente +1,2 milioni di euro).

L'organico medio si riduce del 4,1% per effetto dell'attività di contenimento del personale a tempo determinato iniziata nel 2006.

L'Ebitda registra un incremento di 3,9 milioni di euro rispetto al 2006 per l'effetto combinato dell'aumento dei ricavi e dell'adeguamento del TFR a seguito dell'applicazione della riforma previdenziale, parzialmente compensato dalla crescita del canone di concessione sui pedaggi (+1,7 milioni di euro), la cui aliquota si è incrementata dall'1% al 2,4%, dei maggiori interventi di manutenzione (+1,8 milioni di euro) e dell'incremento dei costi di struttura (+0,7 milioni di euro) per maggiori assistenze professionali e maggiori costi di esazione pedaggi.

Gli investimenti hanno avuto una forte accelerazione nel corso del 2007 (+124,2%), essenzialmente dovuta ai lavori per il raddoppio del tratto Villa Vomano-Teramo, ad interventi volti a migliorare la sicurezza (sostituzione barriere centrali e laterali) e l'informazione alla clientela (installazione nuovi pannelli a messaggio variabile), nonché allo sviluppo del piano di automazione ed ai lavori per la nuova stazione di Lunghezza.

L'indebitamento finanziario netto al 31.12.2007 (859,8 milioni di euro) è tale dopo il pagamento della rata annuale all'ANAS del canone di concessione, e registra un incremento pari a 93,1 milioni di euro rispetto al 31.12.2006 principalmente per effetto degli investimenti realizzati nel corso del 2007.

Tangenziale di Napoli

Azioni detenute da Autostrade per l'Italia: 100%.

Tratte autostradali in concessione: asse di scorrimento metropolitano est-ovest per 20,2 km.

Scadenza della concessione: 31.12.2037.

(milioni di euro)	2007	2006	VARIAZIONE	
			Assoluta	%
Ricavi	58,4	54,3	4,1	7,5%
Ebitda	20,1	17,4	2,7	15,6%
Ebitda margin	34,4%	30,0%	-	-
Investimenti	15,8	16,9	-1,1	-6,5%
Indebitamento finanziario netto (*)	50,3	42,4	7,9	18,6%
Organico medio (unità)	424	425	-1	-0,4%
Milioni di km percorsi	1.060	1.053	7	0,7%

(*) Dati al 31 dicembre

I ricavi totali, pari a 58,4 milioni di euro, presentano un incremento di 4,1 milioni di euro (+7,5%). I ricavi da pedaggio (52,8 milioni di euro) si incrementano di 1,9 milioni di euro in relazione sia all'adeguamento tariffario (+3,38%) applicato dal 15.03.2007 sia alla crescita del traffico (+0,6%). Gli altri ricavi si incrementano di 2,2 milioni di euro per effetto sia dei maggiori proventi da Aree di Servizio (0,5 milioni di euro) sia dei maggiori proventi straordinari e non ricorrenti derivanti da sopravvenienze attive, rettifiche di fondi e rimborsi.

I costi di manutenzione si incrementano di 1,5 milioni di euro, soprattutto a seguito dei maggiori interventi di manutenzione straordinaria.

L'Ebitda registra un incremento di 2,7 milioni di euro rispetto al 2006 connesso sostanzialmente all'aumento dei ricavi da pedaggio, alla riduzione del costo del lavoro dovuto all'adeguamento del TFR (-1,6 milioni di euro) a seguito dell'applicazione della riforma previdenziale e ai minori incentivi all'esodo erogati nel 2007 (-0,7 milioni di euro), parzialmente compensati dalla crescita del canone di concessione sui pedaggi (+0,7 milioni di euro), la cui aliquota si è incrementata dall'1% al 2,4%. Nel corso del 2007 sono proseguiti i lavori di ammodernamento e adeguamento agli standard di sicurezza della tratta; gli interventi hanno riguardato principalmente, l'ampliamento della stazione di Corso Malta, l'inserimento delle barriere fonoassorbenti per la tratta Fuorigrotta - Camaldoli e i lavori per l'installazione dei pannelli a messaggio variabile.

Rispetto al 31.12.2006, l'incremento dell'indebitamento finanziario netto (50,3 milioni di euro) è dovuto principalmente alla necessità di far fronte agli esborsi per investimenti.

Autostrada Torino-Savona

Azioni detenute da Autostrade per l'Italia: 99,98%.

Tratte autostradali in concessione: A6 Torino-Savona di 130,9 km.

Scadenza della concessione: 31.12.2038.

(milioni di euro)	2007	2006	VARIAZIONE	
			Assoluta	%
Ricavi	65,1	63,3	1,8	2,8%
Ebitda	31,9	30,1	1,8	6,1%
Ebitda margin	49,0%	47,8%	-	-
Investimenti	24,8	20,6	4,2	20,2%
Indebitamento finanziario netto (*)	36,7	35,0	1,7	4,8%
Organico medio (unità)	205	204	1	0,3%
Milioni di km percorsi	971	949	21	2,2%

(*) Dati al 31 dicembre

I ricavi totali, pari a 65,1 milioni di euro, presentano una crescita di 1,8 milioni di euro (+2,8%) rispetto al 2006. Tale crescita è dovuta, principalmente, all'incremento dei ricavi da pedaggio (+1,3 milioni di euro), risultanti dalla crescita del traffico (+2,3%).

L'Ebitda evidenzia una crescita di 1,8 milioni di euro rispetto al 2006, essenzialmente a seguito dell'incremento dei ricavi da pedaggio e della sostanziale compensazione tra il decremento dei costi di manutenzione straordinaria (-0,9 milioni di euro, principalmente per minori interventi di ripristino viadotti e risanamento gallerie), alla riduzione del costo del lavoro a seguito dell'adeguamento del TFR a seguito dell'applicazione della riforma previdenziale (-0,4 milioni di euro) e all'incremento degli oneri diversi per effetto del maggior canone di concessione sui pedaggi, la cui aliquota è aumentata da 1% a 2,4% (+0,7 milioni di euro).

Gli investimenti realizzati nel corso del 2007 risultano pari a 24,8 milioni di euro, con un incremento di 4,2 milioni di euro rispetto all'anno 2006 da attribuire principalmente ai maggiori interventi sulle barriere di sicurezza, sulla fibra ottica e sulla nuova stazione di Mondovì.

La variazione positiva dell'indebitamento finanziario netto a medio lungo termine (-5,7 milioni di euro) sommata alla minore disponibilità di crediti finanziari (7,3 milioni di euro) determina un incremento dell'indebitamento finanziario netto finale (1,7 milioni di euro).

Raccordo Autostradale Valle d'Aosta

Azioni ordinarie detenute da Autostrade per l'Italia: 58%.

Tratte autostradali in concessione: tratta Aosta-Val Veny di 32,3 km;

Scadenza della concessione: 31.12.2036

(milioni di euro)	2007	2006	VARIAZIONE	
			Absoluta	%
Ricavi	11,6	9,9	1,7	17,1%
Ebitda	1,8	-0,5	2,3	435,3%
Ebitda margin	15,5%	5,1%		
Investimenti	18,4	29,1	-10,7	-36,8%
Posizione finanziaria netta (*)	68,3	49,9	18,4	36,8%
Organico medio (unità)	58	59	-1	-2,4%
Milioni di km percorsi	104	89,2	14,2	15,9%

(*) Dati al 31 dicembre

I ricavi totali, pari a 11,6 milioni di euro, mostrano un incremento del 17,1% rispetto al 2006 (+1,7 milioni di euro). Tale crescita è dovuta ai maggiori ricavi da pedaggio (+1,5 milioni di euro), che beneficiano sia dell'incremento dei km. percorsi (+16,5%) a seguito dell'apertura dell'intero tratto in concessione (7 marzo 2007), sia dell'adeguamento delle tariffe (+0,94%) applicato a partire dal 15-03-2007.

L'Ebitda migliora in termini assoluti, di 2,3 milioni di euro per effetto dei maggiori ricavi da pedaggio (+1,5 milioni di euro), dei minori oneri generali diversi (-1,4 milioni di euro) da attribuire alle minusvalenze registrate nel 2006 a seguito della dismissione di 10 mila corpi illuminanti sulle gallerie del 1° tronco; tale effetto è stato parzialmente compensato dai maggiori costi per materie e servizi esterni, legati principalmente alle maggiori spese per prestazioni professionali, relative alla nuova normativa sulle gallerie, ed al maggiori canoni di concessione sui ricavi netti da pedaggio, che, a seguito della legge Finanziaria 2007, passa dall'1% del 2006 al 2,4% del 2007.

La posizione finanziaria netta è positiva per 68,3 milioni di euro, con un aumento di 18,4 milioni di euro. Nel corso dell'anno la Società ha incassato il XXII contributo ANAS sui lavori, per un importo di circa 32 milioni di euro.

Società Autostrada Tirrenica

Azioni detenute da Autostrade per l'Italia: 93,99%.

Tratte autostradali in concessione: Autostrada Livorno-Civitavecchia; attualmente in gestione la prima tratta Livorno-Rosignano Marittima di 36,6 km.

Scadenza della concessione: 31.12.2028.

(milioni di euro)	2007	2006	VARIAZIONE	
			Assoluta	%
Ricavi	26,3	25,3	1,1	4,2%
Ebitda	16,2	15,2	1,0	6,2%
Ebitda margin	61,6%	60,1%	-	-
Investimenti	2,7	4,1	-1,5	-35,2%
Indebitamento finanziario netto (*)	64,5	68,3	-3,8	-5,6%
Organico medio (unità)	69	71	-2	-2,5%
Milioni di km percorsi	251	248	3	1,2%

(*) Dati al 31 dicembre

I ricavi totali, pari a 26,3 milioni di euro, presentano una crescita del 4,2% rispetto al 2006 (+1,1 milioni di euro). Tale crescita è principalmente riconducibile all'incremento dei ricavi da pedaggio (+0,4 milioni di euro) per effetto della crescita del traffico (+1,2%) e dell'aumento tariffario applicato dal 15.03.2007 (+1,45%) e all'incremento dei ricavi da Aree di Servizio (+1,0 milioni di euro), dovuto ai nuovi criteri adottati per la determinazione dei corrispettivi a seguito delle nuove convenzioni stipulate con le Società concessionarie.

L'Ebitda migliora in termini assoluti di 1,0 milioni di euro rispetto al 2006. Tra i costi la crescita degli oneri inerenti al canone di concessione sui pedaggi (+0,3 milioni di euro), la cui aliquota è aumentata da 1% a 2,4%, è compensata dall'incremento dei ricavi e dalla riduzione del costo del lavoro a seguito dell'adeguamento del TFR a seguito dell'applicazione della riforma previdenziale.

Gli investimenti registrano una diminuzione di 1,5 milioni di euro (-35,2%) rispetto all'anno 2006, essenzialmente a causa della conclusione delle attività di progettazione preliminare per la tratta Rosignano-Civitavecchia.

L'indebitamento finanziario netto al 31.12.2007 è pari a 64,5 milioni di euro, con un miglioramento di 3,8 milioni di euro, correlato alle maggiori disponibilità presenti sul c/c di corrispondenza con ASPi, a causa dei minori debiti legati alle attività di progettazione ed al rimborso della quota dell'anno al Fondo Centrale di Garanzia.

Società Italiana per Azioni per il Traforo del Monte Bianco

Azioni detenute da Autostrade per l'Italia: 51%.

SITMB è concessionaria della parte italiana del tunnel per 5,8 km, mentre la gestione operativa dell'intero tunnel (11,6 km) è affidata al GEIE.

Scadenza della concessione: 31.12.2035.

(milioni di euro)	2007	2006	VARIAZIONE	
			Assoluta	%
Ricavi	76,4	54,5	21,9	40,3%
Ebitda	50,8	36,6	15,4	43,3%
Ebitda margin	66,5%	65,1%	-	-
Investimenti	1,7	3,3	-1,6	-49,5%
Indebitamento finanziario netto (**)	62,6	84,0	-21,4	-25,5%
Organico medio (unifa)	101	96	5	5,0%
Milioni di km percorsi (**)	11	11	0	-1,5%

(*) Dati al 31 dicembre

(**) Traffico totale

I ricavi totali, pari a 76,4 milioni di euro, mostrano un incremento del 40,3% rispetto al 2006 (+21,9 milioni di euro) per effetto, principalmente, dei proventi straordinari dovuti alla transazione con Fortis-Volvo (+22,4 milioni di euro) legata agli indennizzi connessi all'incendio del 1999. All'interno della voce, i ricavi da pedaggio (-0,4 milioni di euro) si decrementano per la contrazione del traffico (-1,5%), soprattutto pesante (-2,58%), principalmente a seguito della chiusura del traforo, a tutti i veicoli e in entrambi i sensi di marcia, dal 3 marzo al 10 marzo 2007, a causa di una frana avvenuta sulla strada di accesso al traforo, sul versante francese. Il minor traffico risulta parzialmente compensato dalle variazioni tariffarie intervenute nel corso del 2007 (dal 1° luglio +1,43% per recupero della media dei tassi di inflazione maturati rispettivamente in Italia e Francia nell'anno precedente). L'Ebitda registra un incremento di 15,4 milioni di euro connesso, sostanzialmente, ai proventi straordinari relativi alla transazione Fortis-Volvo, parzialmente compensati dai maggiori oneri straordinari, costituiti principalmente dall'onere (+7,2 milioni di euro) relativo alla transazione con le compagnie assicuratrici, a cui favore verrà erogato il suddetto importo a titolo di contributo e rimborso delle somme da esse versate quali risarcimenti danni per il sinistro del 1999. L'incremento dell'organico medio (+5%) è da attribuire al potenziamento dei sorveglianti alla sicurezza del traffico.

Gli investimenti del 2007 sono pari a 1,7 milioni di euro; la contrazione è imputabile, prevalentemente, al fatto che il 2006 comprendeva il conguaglio definitivo delle spese di ripristino e miglioramento del tunnel (+ 1,9 milioni di euro), sostenute nel periodo 1999-2002.

Spea - Ingegneria Europea

Azioni detenute da Autostrade per l'Italia: 100%.

La società fornisce, prevalentemente ad Autostrade per l'Italia, servizi di ingegneria per le attività di progettazione, direzione lavori e monitoraggio, funzionali al potenziamento ed alla manutenzione straordinaria della rete.

(milioni di euro)	2007	2006	VARIAZIONE	
			Assoluta	%
Ricavi	90,8	99,1	-8,3	-8,4%
Ebitda	23,9	24,9	-1,0	-4,0%
Ebitda margin	26,3%	25,1%	-	-
Investimenti	0,7	0,8	-0,1	-12,5%
Posizione finanziaria netta (*)	6,2	25,9	-19,7	-76,1%
Organico medio (unità)	499	493	6	1,1%

(*) Dati al 31 dicembre

I ricavi del 2007 sono pari a 90,8 milioni di euro, con un decremento del 8,4% (-8,3 milioni di euro), rispetto allo stesso periodo del 2006, riconducibile prevalentemente alle minori attività di progettazione, parzialmente compensate dalle maggiori attività di direzione lavori e di manutenzione. La quota di produzione dell'anno relativa a servizi forniti al Gruppo è pari al 90% del totale.

L'Ebitda del 2007, pari a 23,9 milioni di euro, diminuisce di 1,0 milioni di euro per effetto del decremento dei ricavi, parzialmente compensato dalla contrazione dei costi diretti (-6,9 milioni di euro) e del costo del personale (-0,7 milioni di euro), per effetto dell'adeguamento del TFR a seguito dell'applicazione delle riforma previdenziale e del minor ricorso a personale interinale.

La posizione finanziaria netta presenta un saldo positivo al 31.12.2007 di 6,2 milioni di euro (a fronte di una disponibilità di 25,9 milioni di euro a fine 2006). La riduzione è dovuta al protrarsi dell'iter approvativo delle fasi contrattuali, nonché ad un rallentamento nei pagamenti da parte dei principali Committenti.

Pavimental

Azioni detenute da Autostrade per l'Italia: 71,7%.

La società, tradizionalmente operante nel settore della manutenzione autostradale, oltre ai programmi relativi alla pavimentazione per Autostrade per l'Italia e altre concessionarie del Gruppo, è impegnata nell'esecuzione di alcune importanti opere infrastrutturali di Autostrade per l'Italia.

(milioni di euro)	2007	2006	VARIAZIONE	
			Assoluta	%
Ricavi	488,5	518,0	-29,5	-5,7%
Ebitda	21,9	19,9	1,9	9,7%
Ebitda margin	4,5%	3,8%	-	-
Investimenti	7,7	14,3	-6,6	-46,2%
Indebitamento finanziario netto (*)	69,9	17,4	52,5	301,7%
Organico medio (unità)	669	685	-16	-2,2%

(*) Dati al 31 dicembre

I ricavi del 2007 (488,5 milioni di euro) diminuiscono di 29,5 milioni di euro (-5,7%) rispetto al 2006, principalmente per effetto di minori attività di manutenzione delle pavimentazioni (-8,8 milioni di

euro), per la minore produzione nell'area opere infrastrutturali (-20,6 milioni di euro), per i minori lavori verso terzi (-10,5 milioni di euro), parzialmente compensati da maggiori lavori extra-manutenzione, soprattutto concernenti le Aree di Servizio (+11,9 milioni di euro); l'ulteriore diminuzione di 1,5 milioni di euro è dovuto all'effetto dell'accantonamento al fondo perdite su commesse pluriennali dei costi 2008 per la Tangenziale di Bologna (1,0 milioni di euro) e del decremento degli altri ricavi operativi ricorrenti e non ricorrenti (0,5 milioni di euro).

Il miglioramento in valore assoluto dell'Ebitda, pari a 1,9 milioni di euro, è riconducibile all'incremento dei margini sulle commesse infrastrutturali ed ai benefici dell'adeguamento del TFR (Curtaiment) calcolato a seguito dell'applicazione delle riforme previdenziali.

Il decremento dell'organico medio (diminuito di 16 unità, pari a -2,2%) è connesso principalmente all'accelerazione nel contenimento delle risorse nell'area delle Opere Infrastrutturali.

Gli investimenti effettuati nel 2007 risultano significativamente inferiori (-46,2%) rispetto a quelli registrati nell'2006 per effetto dell'avvenuto completamento del programma di dotazione di impianti e macchinari propedeutico all'acquisizione delle commesse infrastrutturali.

L'indebitamento finanziario netto a fine 2007 è pari a 69,9 milioni di euro (52,5 milioni di euro in più rispetto al 31.12.2006), per effetto essenzialmente della variazione del capitale circolante, conseguenza delle difficoltà connesse alle fatturazioni dei lavori oggetto di perizia di variante delle opere infrastrutturali.

EssediEsse Società di Servizi

Azioni detenute da Autostrade per l'Italia: 100%.

EsseDiEsse fornisce alle società del Gruppo prestazioni di servizi nelle aree amministrativa e contabile, dell'amministrazione del personale, del facility management e dei Servizi generali.

(milioni di euro)	2007	2006	VARIAZIONE	
			Assoluta	%
Ricavi	30,1	29,2	0,9	3,0%
Ebitda	4,5	3,7	0,8	21,2%
Ebitda margin	15,0%	12,7%		
Posizione finanziaria netta (*)	14,6	15,0	-0,4	-2,7%
Organico medio (unità)	313	316	-3	-0,8%

(*) Dati al 31 dicembre

L'incremento dei ricavi (+3,0% rispetto al 2006, pari a 0,9 milioni di euro) è riconducibile principalmente alla revisione dei contratti per i clienti già in portafoglio nel 2006 (+0,6 milioni di euro) e alle nuove attività svolte (+0,1 milioni di euro).

L'Ebitda risulta in crescita rispetto all'anno precedente evidenziando un incremento di 0,8 milioni di euro, riconducibile prevalentemente all'incremento dei ricavi, a cui si aggiunge l'adeguamento del TFR a seguito dell'applicazione della riforma previdenziale (-0,9 milioni di euro), parzialmente compensato dall'incremento dei costi di gestione (+0,3 milioni di euro) e del costo del personale (+0,7 milioni di euro).

La posizione finanziaria netta è pari a 14,6 milioni di euro al 31.12.2007 e presenta un decremento di 0,4 milioni per l'utilizzo di accantonamenti e per la nuova normativa sul TFR.

Ad Moving

Azioni detenute da Autostrade per l'Italia: 75%.

La società opera nel campo della comunicazione e pubblicità.

(milioni di euro)	2007	2006	VARIAZIONE	
			Assoluta	%
Ricavi	18,1	16,9	1,2	7,10%
Ebitda	1,4	1,4	0	N.S.
Investimenti	0,6	2,6	-2	-76,92%
Indebitamento finanziario netto (*)	1,6	1,4	0,2	14,29%
Organico medio (unità)	11	8	3	37,50%

(*) Dati al 31 dicembre

La società, operativa dal 01.01.2005, è dedicata alla gestione e alla commercializzazione degli spazi pubblicitari sulla rete autostradale (cartelli in aree di servizio, cartelli in itinere, vendita spazi pubblicitari sul circuito TV Infomoving) e all'interno delle strutture dedicate alla mobilità extra-autostradale.

Nel corso dell'anno è proseguito il piano di installazione cartelli sulla rete del Gruppo ed Extra-Gruppo, volto ad incrementare l'offerta della società. Al 31/12/2007 i mezzi pubblicitari gestiti dalla società ammontano a 3.362 rispetto a 3.289 a fine 2006.

I ricavi, costituiti prevalentemente da proventi da affissioni pubblicitarie in aree di servizio autostradali e da pubblicità in porti e interporti, sono pari a 18,1 milioni di euro nel 2007, con un incremento di +1,2 milioni di euro (+ 7,1%) rispetto al 2006.

I costi operativi registrano un incremento di circa 0,4 milioni di euro a seguito dell'aumento dell'attività pubblicitaria e dell'installazione/gestione di nuovi impianti pubblicitari; il costo del lavoro risulta in crescita di 0,2 milioni di euro anche a motivo dell'aumento dell'organico medio di 3 unità (di cui 2 a tempo indeterminato e 1 a tempo determinato).

L'Ebitda risulta pari a 1,4 milioni di euro pari a quello registrato nel 2006. A determinare la sostanziale stabilità in presenza di maggiori ricavi, ha concorso l'onere di natura non ricorrente derivante da perdite su crediti per 0,6 milioni di euro.

Gli investimenti sono relativi ad acquisizioni e installazioni di impianti pubblicitari, prevalentemente in aree di servizio della rete Autostrade per l'Italia.

Port Mobility

Azioni detenute dal Gruppo: 70%.

La società gestisce servizi per la mobilità in ambito portuale.

(milioni di euro)	2007	2006	VARIAZIONE	
			Assoluta	%
Ricavi	2,9	2,4	0,5	20,8%
Ebitda	-0,6	0,1	-0,7	-700%
Investimenti	0,4	1,0	-0,6	-60%
Posizione finanziaria netta (*)	-1,7	0,5	-2,2	-440%
Organico medio (unità)	4	1	3	300%

(*) Dati al 31 dicembre

La Società è concessionaria, per un periodo di 30 anni, dei servizi di mobilità e delle relative manutenzioni nella circoscrizione dell'Autorità Portuale di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta, in

forza della convenzione stipulata nel maggio 2005.

I ricavi del 2007 (2,9 milioni di euro), si incrementano di 0,5 milioni di euro (+20,8%) rispetto al 2006, per le maggiori attività di servizio navetta, rilascio permessi di accesso al porto e gestione dei transiti eccezionali.

Il peggioramento in valore assoluto dell'Ebitda, pari a -0,7 milioni di euro, è riconducibile all'incremento dei costi per la gestione dei varchi di accesso al Porto di Civitavecchia e per altri servizi di interesse generale non coperti dal contributo di start up erogato dall'Autorità Portuale.

Nel novembre 2007 la Società ha deliberato l'abbattimento del capitale per 0,6 milioni di euro, a copertura perdite, e l'aumento del capitale sociale per 0,7 milioni di euro, che i soci hanno sottoscritto e versato nel gennaio 2008.

La posizione finanziaria netta a fine esercizio è negativa per 1,7 milioni di euro, con una posizione debitoria verso la controllante di euro milioni 2,0.

Autostrade International US Holdings Inc.

Azioni detenute da Autostrade per l'Italia: 75%.

La società controlla il 100% del capitale di Autostrade International of Virginia O&M e il 45% del capitale di ETC. I dati riportati nella tabella seguente sono relativi ai valori consolidati di Autostrade International US Holdings e delle proprie controllate.

(milioni di euro)	2007	2006	VARIAZIONE	
			Assoluta	%
Ricavi (*)	4,5	4,8	-0,3	-6,2%
Ebitda (*)	0,3	0,5	-0,2	-32,7%
Posizione finanziaria netta (**)	4,7	1,7	3	176,5%
Organico medio (unità)	64	70	-6	-8,6%

(*) Al 31/12/2007 il bilancio di ETC è stato consolidato solamente ai fini patrimoniali. I ricavi e l'Ebitda non includono pertanto ETC.

(**) Dati al 31 dicembre

Nel corso del 2007 Autostrade International US Holdings ha continuato, attraverso la controllata Autostrade International of Virginia O&M, l'attività di gestione e manutenzione della Dulles Greenway, l'autostrada di 14 miglia che collega il Dulles International Airport con Leesburg, Virginia.

I ricavi al 31.12.2007 sono costituiti dal rimborso, da parte dell'ente concedente, delle spese di gestione e manutenzione, oltre ad un compenso per le attività svolte. L'Ebitda del 2007, pari a 0,3 milioni di euro, risulta in lieve contrazione rispetto a quello del 2006 per effetto, principalmente, della riduzione dei ricavi.

A dicembre 2007 Autostrade per l'Italia ha un effettuato aumento di capitale nella società per complessivi 20 milioni di euro.

Nel mese di dicembre 2007 Autostrade International US Holdings ha perfezionato l'accordo di acquisizione (per 19,6 milioni di euro) di una quota del 45% della società Electronic Transaction Consultant Company (ETC) con sede in Texas, leader nell'integrazione di sistemi di esazione elettronici (Open Road Tolling). L'aumento di capitale necessario al finanziamento dell'operazione è stato sottoscritto da Autostrade per l'Italia, che ora detiene il 75% del capitale di Autostrade International US Holdings.

3.4. EVENTI SIGNIFICATIVI E FATTORI DI RISCHIO

Evoluzione del quadro normativo

Il decreto legge n. 262 del 3 ottobre 2006, convertito dalla legge n. 286/2006, successivamente modificata dalla legge n. 296/2006, ha introdotto un nuovo regime per le concessioni autostradali, prevedendo in particolare la c.d. Convenzione Unica, che i concessionari sono obbligati a stipulare, entro un anno dal primo aggiornamento del piano finanziario ovvero alla prima revisione della concessione successiva all'entrata in vigore della nuova legislazione, pena l'estinzione del rapporto concessorio.

Le clausole della Convenzione Unica dovranno, tra l'altro, assicurare:

- "la determinazione del saggio di adeguamento annuo delle tariffe e il riallineamento in sede di revisione periodica delle stesse in ragione dell'evoluzione del traffico, della dinamica dei costi, nonché del tasso di efficienza e qualità conseguibili dai concessionari" (comma 83, lett. a);
- "la destinazione della extraprofitabilità generata in virtù dello svolgimento sui sedimi autostradali di attività commerciali" (comma 83, lett. b);
- "il riconoscimento degli adeguamenti tariffari dovuti per investimenti programmati del piano finanziario esclusivamente a fronte della effettiva realizzazione degli stessi investimenti, accertata dal concedente" (comma 83, lett. d);
- un regime sanzionatorio in caso di inadempimenti contrattuali (comma 83, lett. h).

La nuova legislazione prevede inoltre:

- la possibilità per l'ANAS S.p.A. di definire unilateralmente i livelli generali degli standard qualitativi, nonché altri più specifici relativi alle singole prestazioni dei servizi dei concessionari (comma 86, lett. b);
- l'obbligo dei concessionari autostradali di agire come Amministrazione Aggiudicatrice per gli affidamenti di lavori, nonché di servizi e forniture di valore superiore a 211.000 euro. In sostanza viene imposto l'obbligo a tutti i concessionari di adottare procedure ad evidenza pubblica per affidamenti aventi ad oggetto qualsiasi attività, anche di gestione corrente, in difformità alla disciplina di cui al D. Lgs. n. 163/2006. Con decreto legge n. 300/2006, convertito con modificazioni dalla legge n. 17/2007, è stata, peraltro, differita al 1° gennaio 2008 l'efficacia di tale disposizione "limitatamente ai lavori ed alle forniture per la manutenzione dell'infrastruttura";
- l'obbligo di utilizzo di Commissioni ministeriali per l'aggiudicazione dei contratti di cui al punto precedente (comma 85, lett. f);
- l'obbligo per le concessionarie di mantenere adeguati requisiti patrimoniali, fissati con decreto del Ministro dell'Economia e delle Finanze di concerto con il Ministro delle Infrastrutture (comma 85, lett. b).

La nuova normativa prevede, infine, sensibili modifiche nella procedura d'adeguamento tariffario. Infatti il comma 89, lettera a), elimina l'automatismo nel riconoscimento degli incrementi annuali, previsto nelle attuali convenzioni, subordinando l'applicazione degli incrementi stessi all'approvazione dei Ministeri competenti, su proposta dell'ANAS. Inoltre il comma 89, lettera b), determina una situazione di incertezza sul termine di decorrenza degli incrementi tariffari.

In relazione a tale nuova normativa il Commissario europeo al Mercato Interno della Commissione europea, Charlie McCreevy, ha avviato il 14 novembre 2006 una procedura di infrazione contro l'Italia per la violazione delle disposizioni del Trattato sulla libera circolazione dei capitali e la libertà di stabilimento. Infatti la Commissione ha inteso valutare se il nuovo sistema delle concessioni autostradali, andando ad incidere sui contratti vigenti, fosse idoneo a creare incertezza e, conseguentemente, a restringere abusivamente il mercato.

La procedura comunitaria prevede che, in caso di risposta insoddisfacente da parte delle Autorità nazionali, la Commissione possa assumere un'ulteriore iniziativa, mediante formulazione e invio di un "parere motivato", che precisa le eventuali contestazioni e richiede allo Stato di rimuovere le misure contestate. In caso di mancato adeguamento al parere motivato – e sempre che gli ulteriori chiarimenti eventualmente forniti dalle autorità nazionali non siano giudicati soddisfacenti – la

Commissione può adire la Corte di Giustizia perché questa dichiari con sentenza il contestato inadempimento.

Il 26 gennaio 2007, peraltro, il CIPE ha adottato una nuova direttiva recante "*Disposizioni in materia di regolazione economica del settore autostradale*", pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale del 19 febbraio 2007. La direttiva ha introdotto criteri e parametri aggiuntivi, rispetto a quelli fissati dalla legge n. 286/2006, in materia di tariffe autostradali, introducendo un meccanismo di remunerazione tariffaria di tipo Regulatory Asset Base (RAB). Tale metodologia fissa un vincolo ai ricavi rideterminando le tariffe ogni cinque anni in base ad una formula secondo la quale i ricavi ammessi per ciascun periodo quinquennale sono sostanzialmente pari alla somma di:

- costi operativi sostenuti dalla società per lo svolgimento dell'attività caratteristica (oggetto di regolamentazione), al netto di un incremento di efficienza determinato dal regolatore;
- ammortamenti delle immobilizzazioni materiali ed immateriali riferibili ai beni strumentali allo svolgimento dell'attività caratteristica;
- remunerazione del capitale investito, pari al tasso di remunerazione del capitale ritenuto "adeguato" dal regolatore, moltiplicato per il capitale investito regolatorio (la RAB) all'inizio del periodo;

al netto dei ricavi derivanti dalle attività accessorie svolte sul sedime in concessione.

Successivamente, nell'ambito di ciascun periodo regolatorio quinquennale i ricavi, e conseguentemente le tariffe, sono adeguati annualmente in base a:

- il tasso di inflazione programmato;
- un ulteriore fattore che consenta la remunerazione dei nuovi investimenti effettuati nel corso dell'ultimo anno, calcolato in base al tasso di remunerazione ritenuto congruo dal regolatore.

Secondo tale schema, al termine di ciascun periodo regolatorio, le società devono aggiornare il loro piano economico-finanziario e, sulla base dello stesso, il regolatore aggiorna i parametri di riferimento della formula per il calcolo del vincolo sui ricavi.

Si precisa che il CIPE, al fine di recepire gli indirizzi comunitari, con successiva deliberazione del 15 giugno 2007 pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale del 25 agosto 2007, ha modificato la precedente direttiva n. 1/2007, precisando che la nuova regolazione del settore autostradale di cui alla riferita direttiva debba trovare applicazione esclusivamente per le nuove concessioni autostradali, nonché per le concessioni in essere: (i) qualora il concessionario richieda il riequilibrio del piano finanziario; (ii) fuori dal caso sub (i) limitatamente ai nuovi investimenti non ancora assentiti in concessione alla data del 3 ottobre 2006, ovvero assentiti a tale data ma non ancora inseriti nei piani finanziari.

Firma schema di convenzione unica Autostrade per l'Italia - ANAS

In data 12 ottobre 2007 Autostrade per l'Italia S.p.A. e ANAS S.p.A. hanno firmato lo schema di convenzione unica, con il quale le parti hanno dato concordata attuazione alle disposizioni di cui alla legge n. 286/2006.

In sintesi, lo schema di convenzione unica di Autostrade per l'Italia S.p.A. prevede:

per quanto concerne gli incrementi tariffari

- il mantenimento di una formula di price-cap per la fissazione dell'adeguamento annuale minimo delle tariffe di pedaggio ancorato a una percentuale pari al 70% dell'inflazione effettiva registrata dall'Istat nei 12 mesi precedenti riferito al periodo 1 luglio - 30 giugno;
- l'applicazione della nuova formula con efficacia retroattiva dal 1° gennaio 2007 al netto degli incrementi già applicati a partire da tale data sulla base dell'attuale formula tariffaria;

per quanto riguarda gli investimenti

- la conferma degli impegni di investimento assunti con la Convenzione del 1997 e con il IV Atto Aggiuntivo del 2002;
- la definizione dell'oggetto di investimenti già assunti con la Convenzione del 1997 attraverso nuovi specifici interventi di potenziamento della rete, per un importo di circa 2 miliardi di euro;
- l'impegno a sviluppare la progettazione preliminare per il potenziamento di alcune tratte autostradali in concessione su oltre 300 km di rete, per un importo stimato in circa 5

miliardi di euro, che in caso di approvazione del progetto definitivo saranno oggetto di regolamentazione economica in base alla Direttiva CIPE 39/2007 (ritorno in linea con il costo medio ponderato delle fonti di finanziamento nominale prima delle imposte);

- l'impegno a completare il Piano Nazionale per il Risanamento Acustico per un importo di 700 milioni di euro in aggiunta a quanto già previsto dalla Convenzione del 1997;
- il riconoscimento degli incrementi tariffari addizionali, a fronte delle nuove opere aggiuntive rispetto agli impegni della Convenzione originaria del 1997, unicamente in base allo stato di avanzamento dei lavori.

Nello schema di convenzione sottoscritto sono previsti altri impegni e garanzie, quali:

- un disciplinare di sanzioni e penali convenuto contrattualmente in caso di inosservanza agli obblighi di convenzione;
- la definizione delle fattispecie di inadempimenti contrattuali che possono comportare la decadenza, la revoca, il recesso o la risoluzione della concessione, con esplicito riconoscimento di un indennizzo determinato sulla base delle prassi di mercato;
- in caso di modifiche normative, regolamentari o fiscali con un impatto specifico sul settore, il differenziale sarà componente addizionale per la definizione della tariffa;
- l'introduzione di un vincolo di solidità finanziaria per la concessionaria che parametrizza il cash-flow gestionale con il costo per il servizio del debito (il cosiddetto DSCR). Il rapporto minimo da rispettare ad ogni esercizio sarà pari a 1,2;
- l'impegno a disporre di linee di credito o risorse liquide vincolate al finanziamento degli investimenti pari all'ammontare dei ritardi cumulati rispetto a quanto previsto in Convenzione;
- l'impegno ad accantonare, in caso di ritardo nell'esecuzione degli investimenti, i relativi benefici finanziari in apposite riserve del patrimonio netto;
- la definizione dell'ambito di applicazione e dei criteri per il rilascio dell'autorizzazione da parte del concedente a modifiche soggettive del concessionario e ad operazioni straordinarie sul capitale della concessionaria;
- il controllo della concessionaria ai sensi dell'art. 2359 c.c. deve sempre restare in capo a soggetto che abbia i seguenti requisiti:
 - patrimonio netto pari ad almeno 10 milioni di euro per ogni punto percentuale di partecipazione;
 - sede sociale in un Paese non incluso nella lista degli Stati con un regime fiscale agevolato;
 - impegno al mantenimento della sede sociale della concessionaria in Italia e ad assicurare i mezzi necessari a far fronte a tutti gli obblighi previsti dalla Convenzione;
 - organo amministrativo composto da amministratori e sindaci con requisiti di professionalità, indipendenza e onorabilità previsti per la quotazione sui mercati regolamentati del Paese in cui ha sede la società.

Nello schema di convenzione è altresì previsto che con l'efficacia della convenzione Autostrade per l'Italia S.p.A. e l'ANAS S.p.A. rinunceranno a tutti i giudizi pendenti o comunque connessi al rapporto concessorio.

Nelle more dell'approvazione, le parti si sono impegnate a sospendere le attività processuali relative ai giudizi in corso ed a richiedere al Giudice una sospensione dei termini per un periodo di sei mesi decorrenti dalla data di sottoscrizione dello schema di convenzione.

L'iter autorizzativo previsto dalla legge n. 286/2006 prevede l'approvazione del testo convenzionale da parte del CIPE (previo parere tecnico del NARS), il parere non vincolante delle Commissioni Parlamentari competenti per materia, la stipula della convenzione e la successiva emanazione del decreto interministeriale di approvazione da parte del Ministro delle Infrastrutture e del Ministro dell'Economia e, infine, la registrazione del decreto da parte della Corte dei Conti, dalla quale si determinerà il momento dell'efficacia.

Lo stesso 12 ottobre 2007 il Presidente del Consiglio dei Ministri, Romano Prodi, ha trasmesso al Commissario McCreevy lo schema di convenzione unica sottoscritta da ANAS S.p.A. ed Autostrade per l'Italia S.p.A., affermando che le previsioni in essa contenute garantiscono la certezza delle regole tariffarie. Nella medesima lettera il Governo Italiano ha assicurato l'impegno a dare una sollecita conclusione all'iter autorizzativo dello schema in argomento.

A seguito della trasmissione da parte del Ministro delle Infrastrutture al CIPE del predetto schema di convenzione con richiesta di iscrizione all'Ordine del Giorno per il relativo esame - ai sensi del comma 84, dell'art. 2 del D.L. n. 262/2006 - il NARS ha tuttavia emesso in data 26 novembre 2007 parere negativo sullo schema di convenzione. In estrema sintesi, il NARS, pur riconoscendo la *"molteplicità e stratificazione delle normative di riferimento nel settore autostradale"*, ha espresso parere negativo sullo schema di convenzione, essenzialmente per la motivazione che la formula di adeguamento annuale delle tariffe ivi prevista (70% dell'inflazione reale per tutta la durata della convenzione) non sarebbe conforme ai principi del price cap di cui alla delibera CIPE n. 319 del 20 dicembre 1996.

Il Ministro delle Infrastrutture, nel corso della riunione del pre CIPE del 27 novembre 2007, ha ritirato dall'Ordine del Giorno della riunione del CIPE del successivo giorno 30 l'approvazione dello schema di convenzione unica ANAS - Autostrade per l'Italia.

In realtà, come precisato dalla stessa Autostrade per l'Italia, con lettera del 15 gennaio 2008, con la quale quest'ultima ha formalizzato ad ANAS i propri commenti e valutazioni in merito alle considerazioni del NARS, ANAS ed Autostrade per l'Italia non hanno potuto impostare una convenzione unica sulla base della delibera CIPE n. 319/96. I principi di cui alla predetta Delibera 319/96 sono infatti ormai largamente superati per effetto dei successivi atti e/o provvedimenti normativi - regolamentari, nonché pattuizioni che sono nel frattempo intervenuti: (i) riconoscimento in sede di convenzione Autostrade - ANAS del 4 agosto 1997 del diritto al differenziale tra inflazione reale e quella programmata, affermato anche dal Consiglio di Stato con parere del 2002; (ii) introduzione di uno specifico incremento tariffario per la remunerazione dei nuovi investimenti oggetto del IV atto aggiuntivo del 2002; (iii) le nuove disposizioni previste dal D.L. n. 262/2006 e s.m. nonché dalla direttiva CIPE n. 39/2007.

In considerazione di quanto sopra, lo schema di convenzione negoziato e sottoscritto tra ANAS ed Autostrade per l'Italia, con la supervisione del Ministero Infrastrutture, ha per alcuni elementi carattere ricognitivo, pattizio per altri e innovativo per altri ancora; esso, per gli aspetti tariffari, si è basato:

- per i futuri investimenti, integralmente sulla delibera CIPE n. 39/2007;
- per gli investimenti del IV Atto Aggiuntivo sui meccanismi già previsti ed applicati con lo stesso atto;
- per il livello tariffario di base ed il piano investimenti originario della Convenzione del 1997 sui principi generali stabiliti dalle delibera CIPE n. 65/1996 (in materia di linee guida per la regolazione dei servizi di pubblica utilità) e, per quanto opportuno e possibile, alla luce delle alterazioni già introdotte, dalla delibera CIPE n. 319/1996.

Nel frattempo, in data 28 novembre 2007, risulta che la Commissione Europea - DG Mercato Interno - abbia comunicato al Governo Italiano la propria soddisfazione per la sottoscrizione dello schema di convenzione unica tra ANAS ed Autostrade per l'Italia, auspicando al contempo una riforma del testo della legge n. 286/2006, al fine di eliminare la possibilità di una successiva modifica unilaterale dei contratti stipulati, in occasione dei successivi aggiornamenti dei piani finanziari. Risulta poi che il Commissario McCreevy abbia anche ribadito in una lettera allo Stato Italiano inviata il 19 dicembre 2007 le proprie indicazioni: da una parte, la modifica alla legge n. 286/2006 e dall'altra, l'entrata in vigore degli schemi di convenzioni già sottoscritte. Nella medesima lettera il Commissario conclude che solo a seguito di tali adempimenti, proporrà l'archiviazione della procedura di infrazione.

Autostrade per l'Italia intende porre in essere ogni azione mirata al ripristino della certezza delle regole e del rispetto dei contratti.

Schemi di convenzione unica società controllate - ANAS

Nel corso del 2007 ANAS ha inviato alle Società controllate (fatta eccezione per la Società Traforo del Monte Bianco) uno schema di convenzione unica al fine di avviare il procedimento previsto dal D.L. n. 262/2006 e s.m.

Le suddette Società hanno contestato (alcune presentando anche ricorso al Tar Lazio) la lettera di trasmissione di detti schemi di convenzione, non essendosi verificati i presupposti previsti dalla legge per l'avvio del procedimento di definizione della convenzione unica. Nel contempo, tutte le

sudette società controllate hanno manifestato, per lettera e nel corso di incontri presso il concedente, la disponibilità a valutare congiuntamente l'interesse a predisporre un testo di convenzione unica condiviso tra le parti.

Progetto di fusione per incorporazione di Autostrade S.p.A. in Abertis Infraestructuras S.A.

Il Consiglio di Amministrazione di Autostrade S.p.A. del 23 aprile 2006 aveva approvato un accordo, sottoscritto in pari data, con il quale Autostrade S.p.A. e Abertis Infraestructuras S.A. disciplinavano la struttura e i principali termini e condizioni del progetto di fusione per incorporazione di Autostrade in Abertis, successivamente approvato dall'Assemblea straordinaria di Autostrade, in data 30 giugno 2006.

A seguito di specifica richiesta del Ministro delle Infrastrutture, il Consiglio di Stato con parere n. 2719/2006 del 21 giugno 2006 ha ritenuto che l'operazione di fusione presupponesse il rilascio di una autorizzazione da parte di ANAS e di una approvazione da parte dei Ministri delle Infrastrutture e dell'Economia e delle Finanze. In data 5 agosto 2006 ANAS comunicava, sulla base delle determinazioni assunte dai Ministri delle Infrastrutture e dell'Economia e delle Finanze, che l'autorizzazione alla fusione non poteva essere rilasciata. Più in particolare l'ANAS ha precisato che i due Ministri hanno valutato che l'operazione di fusione non fosse compatibile e coerente con le finalità del rapporto di concessione, né con le clausole poste nel processo di privatizzazione, né con gli impegni assunti con la convenzione del 1997 e successivi atti aggiuntivi. Successivamente, in data 22 settembre 2006, la Commissione Europea (Direzione Generale Concorrenza) approvava la fusione senza condizioni e in data 18 ottobre 2006 la stessa Commissione Europea perveniva alla conclusione preliminare che le misure adottate dal Governo italiano con il diniego alla fusione di Autostrade con Abertis Infraestructuras S.A. non costituivano misure appropriate e compatibili con i principi generali e le altre disposizioni di diritto comunitario. In data 13 dicembre 2006, i consigli di amministrazione di Abertis ed Autostrade, tenuto conto dell'assenza di una delle autorizzazioni alla quale era subordinata l'attuazione della fusione, nonché del mutamento dell'assetto normativo esistente alla data nella quale il progetto di fusione era stato approvato dalle assemblee delle due società, pervenivano alla comune constatazione della impossibilità di dare attuazione alla fusione.

A seguito dell'acquisizione di elementi informativi forniti dallo Stato Italiano e da Autostrade - Abertis, la Commissione (Direzione Generale Concorrenza) in data 31 gennaio 2007 ha inviato all'Italia una nuova valutazione preliminare sulle misure che hanno bloccato la concentrazione Abertis-Autostrade (doc. IP/07/117).

La Commissione Europea *"è giunta alla conclusione preliminare che l'Italia ha violato l'articolo 21 del regolamento UE sulle concentrazioni a causa della mancata autorizzazione"*. In particolare, la Commissione ha affermato di nutrire *"seri dubbi sulla compatibilità con l'articolo 21 del comportamento delle autorità italiane, che non hanno fissato in anticipo ed in un modo sufficientemente chiaro i presunti criteri di interesse pubblico per l'applicazione della procedura di autorizzazione e non hanno adottato una decisione di autorizzazione"*.

La Commissione *"non contesta il fatto che le autorità nazionali possano verificare che il titolare di una concessione rimanga redditizio sotto il profilo finanziario e in grado di adempiere ai propri obblighi di investimento dopo una concentrazione"*. *"Il processo di autorizzazione nazionale"*, sempre secondo la Commissione UE, *"dovrebbe tuttavia riferirsi ai cambiamenti determinati dalla concentrazione stessa e non dovrebbe essere utilizzato per ottenere concessioni relative a problemi di regolamentazione precedenti, né per risolvere eventuali problemi futuri derivanti dalle disposizioni di una concessione esistente. Ad esempio la Commissione ritiene, in via preliminare, che un dividendo straordinario di Autostrade di 2 miliardi di euro, previsto come condizione della concentrazione, non comprometta la redditività finanziaria della concessione e degli investimenti correlati, perché Abertis apporta altri attivi ed altro cash flow al soggetto derivante dalla concentrazione e dunque le prospettive finanziarie di tale soggetto sarebbero almeno altrettanto favorevoli di quelle a medio termine di Autostrade in mancanza di concentrazione"*.

In risposta a tali osservazioni, in data 18 luglio 2007, la Commissione Europea - Direzione Generale Concorrenza ha reso noto a mezzo comunicato stampa che il Ministero delle

Infrastrutture ha predisposto una bozza di direttiva per meglio disciplinare il tema delle autorizzazioni nel caso di mutamento soggettivo del concessionario autostradale, relativamente ad operazioni di rilevanza comunitaria.

Nel comunicato viene precisato che *“una volta che la Direttiva proposta e le norme di applicazione saranno state pubblicate e saranno entrate in vigore e che la Commissione avrà constatato che esistono le condizioni favorevoli per potenziali future concentrazioni nel settore, la Commissione potrà chiudere il procedimento esistente ai sensi dell'art. 21 del Regolamento sulle concentrazioni, avviato nel contesto della proposta fusione tra Abertis e Autostrade”*.

In data 26 settembre 2007 è stata pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale la Direttiva 30 luglio 2007 del Ministro delle Infrastrutture di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze recante *“Criteri di autorizzazione alle modificazioni del concessionario autostradale derivanti da concentrazione comunitaria”*.

Da ultimo, in data 3 marzo 2008 è stato pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale il Decreto 29 febbraio 2008 del Ministro delle Infrastrutture di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze recante *“Adempimenti conseguenti alla direttiva interministeriale 30 luglio 2007 in materia di criteri di autorizzazione alle modificazioni del concessionario autostradale derivanti da concentrazione comunitaria”*.

Sono in corso le valutazioni di Atlantia e di Autostrade per l'Italia in merito. Le società si riservano ogni eventuale azione a tutela dei propri interessi.

Sotto il profilo processuale, si ricorda che in relazione al provvedimento dell'ANAS del 5 agosto 2006 con il quale era stata negata l'autorizzazione all'operazione di fusione, Autostrade e Autostrade per l'Italia avevano intanto presentato ricorso al TAR del Lazio in data 18 ottobre 2006.

In data 25 gennaio 2007 è stata depositata dal TAR del Lazio la sentenza di merito. La sentenza, in estrema sintesi, ha riconosciuto in capo ad ANAS il potere di autorizzare il progetto di fusione. In particolare il TAR, pur riconoscendo *“che qualche incertezza ermeneutica possa effettivamente prospettarsi nel fondare il potere autorizzatorio”* sulla previsione delle norme invocate dal Consiglio di Stato nel parere del 21 giugno 2006, ha ritenuto tuttavia che tale diritto trova il suo fondamento dalla natura del rapporto concessorio.

In data 25 maggio 2007 Atlantia ed Autostrade per l'Italia hanno notificato ad ANAS, al Ministero delle Infrastrutture ed al Ministero dell'Economia e delle Finanze ricorso in appello al Consiglio di Stato per l'annullamento della suddetta sentenza del TAR del 25 gennaio 2007.

In conformità a quanto previsto nello schema di convenzione unica sottoscritta tra Autostrade per l'Italia ed ANAS in data 12 ottobre 2007, le parti hanno differito i termini processuali di tale contenzioso.

Atto di citazione ANAS notificato ad Autostrade e ad Autostrade per l'Italia

Con riferimento all'atto di citazione avanti il Tribunale civile di Roma, notificato dall'ANAS ad Autostrade ed Autostrade per l'Italia in data 9 dicembre 2006 per l'accertamento dell'inadempimento di Autostrade e di Autostrade per l'Italia all'obbligo di tempestiva realizzazione degli interventi secondo le previsioni di piano finanziario, in data 27 marzo 2007 Autostrade e Autostrade per l'Italia hanno depositato le relative comparse di risposta. Le difese si basano, sotto un profilo procedurale, sulla nullità dell'atto di citazione per indeterminatezza della domanda. Sempre sotto il profilo procedurale, Autostrade contesta anche la legittimazione passiva della società, in quanto tutte le obbligazioni con ANAS sono state assunte esclusivamente da Autostrade per l'Italia senza alcuna garanzia da parte di Autostrade.

Sotto un profilo di merito, le difese sia di Autostrade per l'Italia che della stessa Autostrade si basano, in sintesi, sulle seguenti motivazioni:

- Autostrade per l'Italia ha assunto l'obbligo, in base alla Convenzione stipulata con ANAS, di realizzare gli interventi individuati nella Convenzione stessa, ma non ha assunto nessuna obbligazione circa i tempi e i costi degli interventi medesimi. La tempistica indicata nel piano finanziario allegato alla convenzione non è pertanto vincolante, ma ha carattere esclusivamente previsionale. Sul punto la società è confortata dai pareri legali già a suo tempo resi da professionisti di chiara fama (Prof.ri Giuseppe Guarino e Sabino Cassese). D'altra parte è sufficiente considerare a tal riguardo che la tempistica di realizzazione degli interventi è

strettamente legata alla definizione degli iter approvativi che risultano lunghi e complessi, con interventi di molteplici soggetti ed enti il cui operato esula dalla sfera di intervento del Concessionario;

- in ogni caso i ritardi che si sono registrati non sono imputabili ad Autostrade per l'Italia che, anzi, ha fatto ogni sforzo per rimuovere gli ostacoli – prevalentemente nella fase autorizzativa dei singoli interventi - che si sono frapposti alla realizzazione delle opere;
- la non imputabilità dei ritardi ad Autostrade per l'Italia è già stata riconosciuta in più occasioni dalla stessa ANAS;
- quanto al diritto di percepire gli incrementi tariffari 2007 in relazione alla ritardata esecuzione degli investimenti, oltre alla non imputabilità dei ritardi nella realizzazione degli stessi, non sussiste alcuna correlazione tra stato di avanzamento degli interventi ed incremento tariffario ordinario. Tra l'altro si evidenzia che i ritardi, anziché determinare un beneficio per Autostrade per l'Italia, hanno determinato per quest'ultima un significativo danno economico, tenuto conto degli aggravii di costo che i ritardi medesimi hanno comportato;
- i ritardi nell'esecuzione degli interventi non costituiscono causa di forza maggiore che, in base alla convenzione, legittima l'ANAS, a richiedere la revisione del piano finanziario;
- le richieste di vincolare e/o accantonare risorse finanziarie a fronte degli investimenti previsti e non realizzati, così come i conseguenti benefici finanziari non sono correlate ad alcun obbligo in tal senso, restando in ogni caso la concessionaria obbligata alla realizzazione delle opere. Esecuzione che a causa dei ritardi, fra l'altro non imputabili alla concessionaria come riconosciuto dall'ANAS, implica un aggravio di costo totalmente a carico della concessionaria stessa per gli investimenti relativi alla Convenzione del 1997.

All'udienza del 18 aprile 2007 di prima comparizione delle parti - a fronte delle eccezioni di Autostrade e di Autostrade per l'Italia, contenute nelle comparse di risposta, con particolare riferimento alla nullità dell'atto di citazione per assoluta indeterminazione della domanda - i legali di ANAS, pur ritenendo che l'atto di citazione contenga tutti gli elementi necessari, hanno chiesto termine al Giudice per l'integrazione della domanda.

Il Giudice ha accolto la richiesta, concedendo termini all'ANAS sino al 10 luglio 2007 per l'integrazione della domanda fissando l'udienza per il 28 novembre 2007 per l'ulteriore trattazione della causa.

In data 10 luglio 2007 ANAS ha depositato la comparsa integrativa con la quale, da una parte, ha prodotto delle tabelle riportanti, per ciascun intervento, l'effettivo stato degli investimenti rispetto alle previsioni contenute nel piano finanziario, dall'altra ha esteso l'accertamento ad asserite inadempienze al 31 dicembre 2006.

In conformità a quanto previsto nello schema di convenzione unica sottoscritta tra Autostrade per l'Italia ed ANAS in data 12 ottobre 2007, le parti hanno differito i termini processuali di tale contenzioso.

Sulla base delle considerazioni riportate, riscontrabili anche nei pareri legali di autorevoli esperti in materia, non si è ritenuto necessario effettuare alcuna appostazione nei bilanci delle società. Questo anche alla luce di quanto previsto dai Principi Contabili Internazionali IAS 37 – "Provisions, Contingent Liabilities and Contingent Assets" e IAS 16 "Property, Plant and Equipment", quest'ultimo con riguardo alla misurazione e rilevazione delle attività.

Incrementi tariffari 2007

In data 16 dicembre 2006 l'ANAS ha inviato una lettera a tutte le concessionarie con la quale ha comunicato che il Ministro delle Infrastrutture aveva richiesto un parere al NARS, in ordine agli adeguamenti tariffari 2007.

Con successiva lettera del 27 dicembre 2006 ANAS, nel richiamare la nuova normativa di cui alla legge n. 288/2006, ha comunicato a tutte le concessionarie che tutte le variazioni tariffarie sono soggette a provvedimento di approvazione o di diniego assunto dal Ministro delle Infrastrutture e dell'Economia e delle Finanze. L'ANAS ha concluso comunicando che "codesa Società a decorrere dal 1° gennaio 2007 non potrà, quindi, procedere ad alcun aggiornamento tariffario comunicato".

Conseguentemente, a decorrere dal 1° gennaio 2007, non è stato applicato da parte di tutte le concessionarie alcun incremento tariffario.

Relativamente ai provvedimenti ANAS del 16 e 27 dicembre 2006 di sospensione degli incrementi tariffari, Autostrade per l'Italia e le altre società concessionarie controllate - ad eccezione della Società Italiana per il Traforo del Monte Bianco non interessata dai provvedimenti di sospensione di cui sopra, avendo un diverso sistema di adeguamento tariffario - hanno notificato in data 14-15 febbraio 2007 ad ANAS, al Ministero delle Infrastrutture ed al Ministero dell'Economia e delle Finanze ricorso al TAR del Lazio per l'annullamento dei provvedimenti stessi richiedendo il risarcimento dei danni subiti.

Le motivazioni dei ricorsi sono, in sintesi, le seguenti:

- alla data del 16 dicembre 2006 (prima lettera dell'ANAS) il procedimento di determinazione delle tariffe con decorrenza 1 gennaio 2007 di Autostrade per l'Italia (come anche di tutte le altre società autostradali) si era già concluso. Autostrade per l'Italia aveva, infatti, presentato la richiesta per l'incremento tariffario ordinario in data 19 settembre 2006 e la richiesta per l'incremento tariffario connessa ai nuovi interventi oggetto della IV convenzione aggiuntiva in data 13 novembre 2006. In base alla vigente convenzione, con riferimento agli adeguamenti tariffari annuali, ordinario e correlato alla X investimenti, ANAS ha, rispettivamente, 45 giorni e 15 giorni dalla data della relativa richiesta, per fare eventuali osservazioni. Decorso tale termine viene a formarsi il silenzio assenso ed ANAS, come si deduce dalla tempistica richiamata, non ha inviato alcun commento nei termini previsti;
 - la nuova normativa (art. 2, commi 82 ed 89 del D. L. n. 262/2006 e s.m.) richiamata nel provvedimento ANAS del 27 dicembre 2006 è entrata in vigore in data 3 ottobre 2006 e non può avere efficacia retroattiva. Il nuovo procedimento individuato nella predetta normativa - laddove ritenuto applicabile anche ai contratti in essere - che si avvia con la richiesta del concessionario entro il 30 settembre di ogni anno, dovrebbe quindi trovare applicazione a partire dal 30 settembre successivo alla predetta data di entrata in vigore della norma e quindi dal 30 settembre 2007 per gli adeguamenti tariffari 2008;
 - i provvedimenti ANAS di sospensione delle tariffe sono stati adottati in violazione del principio di partecipazione al procedimento (legge n. 241/1990);
 - la nuova normativa invocata è in contrasto con la Costituzione e con la normativa comunitaria.
- In data 10 marzo 2007 ANAS ha comunicato a ciascuna concessionaria l'incremento tariffario da applicare, così come determinato con decreto del Ministro delle Infrastrutture di concerto con il Ministro dell'Economia. ANAS, sulla base di una propria stima del presunto ritardo nell'esecuzione degli investimenti rispetto alla tempistica indicata nel piano finanziario allegato alla convenzione, ha identificato il supposto beneficio finanziario conseguito dal singolo concessionario, senza peraltro indicarne in alcun modo il relativo criterio di calcolo e la conseguente quantificazione - comunicando alle singole concessionarie la percentuale di riduzione degli incrementi tariffari rispetto a quelli richiesti per l'anno 2007.

Nella tabella che segue sono riportate le variazioni tariffarie riconosciute ad Autostrade per l'Italia ed alle altre Società dalla stessa controllate.

Variazioni tariffarie con decorrenza 15.03.2007 (valori in %)

Concessionarie Autostradali	Incremento tariffario
Autostrade per l'Italia	0,67%
Raccordo Autostradale Valle D'Aosta	0,94%
Autostrada Torino-Savona	0,00%
Società Autostrada Tirrenica	1,45%
Strada dei Parchi	0,00%
Tangenziale di Napoli	3,38%
Autostrade Meridionali	0,00%

In data 15 marzo 2007 Autostrade per l'Italia e le società concessionarie controllate hanno proceduto ad applicare gli incrementi tariffari approvati.

Successivamente all'acquisizione dei documenti relativi al procedimento di incremento tariffario 2007 - a seguito di formale istanza di accesso - Autostrade per l'Italia e le altre concessionarie controllate (ad eccezione di RAV e di Tangenziale di Napoli, per le quali è stato riconosciuto integralmente l'incremento richiesto, e della Società Traforo del Monte Bianco, non interessata dai provvedimenti ANAS di cui sopra in funzione del diverso regime convenzionale) hanno promosso, in data 3-4 maggio 2007, ricorso al TAR Lazio avverso i provvedimenti di ANAS e del Ministero delle Infrastrutture e del Ministero dell'Economia e delle Finanze, anche per il risarcimento dei danni. Analogo ricorso è stato promosso dalle altre concessionarie del comparto.

In conformità a quanto previsto nello schema di convenzione unica sottoscritta tra Autostrade per l'Italia ed ANAS in data 12 ottobre 2007, queste ultime società hanno differito i termini processuali di tale contenzioso.

Anche le altre Società controllate da Autostrade per l'Italia, come peraltro le altre concessionarie del comparto autostradale, hanno concordato di differire la data di discussione dei ricorsi, al fine di una trattazione comune dei ricorsi stessi.

Richieste ANAS in merito ad accantonamenti in bilancio

Con lettera del 16 marzo 2007 ANAS, analogamente a quanto fatto nell'esercizio precedente, ha chiesto a tutte le concessionarie autostradali di prevedere, nella predisposizione del bilancio 2006, "un apposito accantonamento di importo corrispondente ai benefici finanziari maturati per effetto dei ritardi nell'esecuzione degli investimenti programmati".

Autostrade per l'Italia e le società concessionarie dalla stessa controllate interessate dal provvedimento hanno depositato in data 24 aprile 2007 ricorso per l'annullamento della predetta lettera di ANAS, nonché, quale atto presupposto, per l'annullamento della direttiva CIPE n. 1/2007. I ricorsi si basano sulle seguenti motivazioni: i) nessun obbligo convenzionale è previsto a carico del concessionario; ii) la richiesta è contraria al codice civile ed alle disposizioni sui principi contabili.

Per quanto riguarda in particolare Autostrade per l'Italia, si è evidenziato in ogni caso che il bilancio della stessa al 31 dicembre 2006 presentava nel patrimonio netto riserve e utili portati a nuovo per 1.086 milioni di euro, valore di gran lunga superiore ai benefici finanziari stimati al 31 dicembre 2005 e agli ulteriori ipotizzati benefici finanziari determinabili per l'esercizio 2006.

Il 4 maggio 2007, con approvazione da parte dell'Assemblea di Autostrade per l'Italia del bilancio 2006 e della destinazione dell'utile d'esercizio, sono stati destinati 336 milioni di euro ad incremento delle riserve di Patrimonio Netto, che ammontano quindi a 1.422 milioni di euro.

In conformità a quanto previsto nello schema di convenzione unica sottoscritta tra Autostrade per l'Italia ed ANAS in data 12 ottobre 2007, queste ultime società hanno differito i termini processuali

di tale contenzioso. Anche le altre Società controllate da Autostrade per l'Italia, come peraltro le altre concessionarie del comparto autostradale, hanno concordato di differire la data di discussione dei ricorsi, al fine di una trattazione comune dei ricorsi stessi.

Con lettere del 14 febbraio 2008 ANAS, analogamente a quanto fatto in precedenza, ha chiesto alle Società concessionarie controllate Torino Savona, Autostrade Meridionali, Tangenziale di Napoli, Strada dei Parchi, SAT di prevedere, nella predisposizione del bilancio 2007, "un apposito accantonamento di importo corrispondente ai benefici finanziari maturati per effetto dei ritardi nell'esecuzione degli investimenti programmati".

Le società concessionarie dalla stessa controllate interessate dal provvedimento valuteranno, in funzione degli esiti delle trattative in materia di convenzione unica, se dare attuazione in via volontaria ai suddetti provvedimenti nel corso del 2008, ovvero impugnare in via cautelativa gli stessi dinanzi al Tar del Lazio come effettuato negli anni precedenti.

Si ricorda che è ancora pendente analogo giudizio promosso da Autostrade per l'Italia e dalle altre concessionarie controllate (ad eccezione della società Traforo del Monte Bianco e della RAV) avanti il TAR del Lazio per l'annullamento della lettera ANAS del 19 luglio 2006, con la quale la stessa ha richiesto di accantonare in bilancio i benefici derivanti dal ritardo nell'esecuzione degli investimenti.

Lettere di contestazione ANAS di inadempimento agli obblighi convenzionali

Con lettera del 28 giugno 2007 ANAS ha contestato ad Autostrade per l'Italia che, nonostante il ritardo nell'attuazione degli investimenti rispetto alle previsioni inserite nel piano finanziario, non ha accantonato nel bilancio relativo all'esercizio 2006 l'importo corrispondente ai conseguenti benefici finanziari maturati, come invece richiesto dalla stessa ANAS con lettera del 16 marzo 2006.

Nella medesima lettera ANAS ha precisato di aver inviato tale contestazione anche ai sensi dell'art. 11, comma 5 della convenzione che, in sintesi, costituisce il presupposto, sotto il profilo procedurale, per poter poi disporre un'eventuale sospensione dell'incremento tariffario per l'anno successivo.

Autostrade per l'Italia, con lettera del 18 luglio 2007, ha contestato la fondatezza della richiesta di accantonamento dei benefici finanziari derivanti da ritardi nell'esecuzione degli interventi previsti in convenzione, richiamando tutte le motivazioni già rappresentate nell'ambito del contenzioso pendente sulla materia, sia avanti il Tribunale Civile di Roma, che davanti il TAR del Lazio, riservandosi ogni azione.

ANAS, con lettera del 9 agosto 2007, ha precisato ad Autostrade per l'Italia che i ritardi rispetto alle previsioni del piano finanziario sono stati rilevati dalle relazioni presentate dalla stessa Autostrade per l'Italia S.p.A. e pertanto, trattandosi di circostanze provate da atti di diretta provenienza di quest'ultima, *"non pare potersi dubitare della piena conoscenza delle contestazioni mosse a codesta medesima Società"*.

Conseguentemente ANAS, con la riferita lettera, ha confermato la piena validità delle contestazioni formulate con la precedente nota del 28 giugno 2007 Autostrade per l'Italia ha notificato in data 10 ottobre 2007 ricorso avanti il TAR del Lazio per l'annullamento del provvedimento ANAS del 28 giugno 2007.

Analoghe contestazioni per non aver accantonato nel bilancio 2006 i benefici derivanti dai ritardi nell'esecuzione degli interventi è pervenuta alla fine del mese di giugno 2007 anche alle Società Strada dei Parchi S.p.A. ed Autostrade Meridionali S.p.A.

Anche le predette società hanno promosso impugnativa nel corso del mese di ottobre 2007 contro le lettere di contestazione ANAS di cui sopra.

Autostrade per l'Italia ha provveduto - anticipando su base volontaria gli effetti delle clausole dello schema di convenzione sottoscritto il 12 ottobre 2007 con ANAS - in data 30 novembre 2007 a destinare e vincolare, nell'ambito della voce di bilancio di "patrimonio netto, riserve ed utili indivisi" una parte di riserva straordinaria disponibile in misura pari a 197 milioni di euro, con la denominazione di "riserva straordinaria vincolata per ritardati investimenti". Autostrade per l'Italia ne ha dato quindi opportuna comunicazione all'ANAS il 7 dicembre 2007 (Cfr. paragrafo "Incrementi tariffari 2008").

L'ANAS ha inviato inoltre, sempre nel mese di giugno 2007, alle Società Tangenziale di Napoli S.p.A., Società Autostrada Tirrenica S.p.A., Strada dei Parchi S.p.A. e Autostrade Meridionali S.p.A. una lettera di contestazione per aver effettuato minori manutenzioni rispetto alle previsioni contenute nel piano finanziario.

Le suddette Società hanno contestato ad ANAS la fondatezza degli addebiti di cui sopra ed hanno promosso ricorso al TAR del Lazio per l'annullamento dei relativi provvedimenti.

In conformità a quanto previsto nello schema di convenzione unica sottoscritta tra Autostrade per l'Italia ed ANAS in data 12 ottobre 2007, queste ultime società hanno differito i termini processuali di tale contenzioso.

Anche le suddette Società controllate da Autostrade per l'Italia S.p.A., come peraltro le altre concessionarie del comparto autostradale, hanno concordato di differire la data di discussione dei ricorsi, al fine di una trattazione comune dei ricorsi stessi.

Incrementi tariffari 2008

Con lettera del 28 dicembre 2007 ANAS ha trasmesso ad Autostrade per l'Italia il decreto, di pari data, del Ministro delle Infrastrutture di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze con il quale è stato approvato l'adeguamento tariffario per il 2008 nella misura pari al 3,61%, in conformità a quanto richiesto da Autostrade per l'Italia, fermo restando la sospensione dell'incremento tariffario relativo al 2007, oggetto di ricorso pendente al TAR del Lazio.

L'adeguamento è stato autorizzato a condizione che Autostrade per l'Italia provveda ad accantonare i benefici finanziari derivanti dal ritardo nell'esecuzione degli investimenti negli anni pregressi sino al 31 dicembre 2006.

Autostrade per l'Italia S.p.A. aveva già provveduto - anticipando su base volontaria gli effetti delle clausole dello schema di convenzione sottoscritto il 12 ottobre 2007 con ANAS S.p.A. - in data 30 novembre 2007 a destinare e vincolare, nell'ambito della voce di bilancio di "patrimonio netto, riserve ed utili indivisi", una parte di riserva straordinaria disponibile in misura pari a 197 milioni di euro, con la denominazione di "riserva straordinaria vincolata per ritardati investimenti". Tale riserva è stata determinata con riferimento alla stima dell'avanzamento dei lavori al 31 dicembre 2007.

Autostrade per l'Italia ha inviato quindi, in data 10 gennaio 2008, opportuna comunicazione ai suddetti Ministeri, nonché all'ANAS, alla quale peraltro era stata già data comunicazione il 7 dicembre 2007.

Nella tabella che segue sono riportate le variazioni tariffarie autorizzate per le concessionarie autostradali controllate da Autostrade per l'Italia.

Variazioni tariffarie con decorrenza 1.1.2008 (valori in %)

Concessionarie Autostradali	Incremento tariffario
Raccordo Autostradale Valle D'Absta	0,58%
Autostrada Torino-Savona	2,46%
Società Autostrada Tirrenica	0,00%
Strada dei Parchi	0,00%
Tangenziale di Napoli	0,00%
Autostrade Meridionali	0,00%

In particolare la società RAV S.p.A. e Autostrada Torino – Savona S.p.A. hanno ottenuto l'incremento tariffario richiesto per il 2008. Alla società Autostrada Torino – Savona S.p.A. è stato altresì riconosciuto la quota di incremento tariffario per il 2007, precedentemente sospeso. Le altre società – Società Autostrada Tirrenica S.p.A., Strada dei Parchi S.p.A., Tangenziale di Napoli S.p.A., e Autostrade Meridionali S.p.A, alle quali non è stato riconosciuto, a fronte degli inadempimenti contestati da ANAS, a giugno 2007, l'incremento tariffario richiesto e previsto contrattualmente – hanno notificato in data 26 febbraio 2008 ricorso al TAR del Lazio per l'annullamento dei decreti in materia tariffaria.

Ricorso al Tar Lazio per l'annullamento della delibera CIPE n. 3/2007 del 26 gennaio 2007 – Passante di Mestre

In data 26 giugno 2007 Autostrade per l'Italia S.p.A. ha promosso ricorso al TAR del Lazio per l'annullamento della Delibera del 26 gennaio 2007 – pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale del 26 aprile 2007 – con la quale il CIPE ha approvato la proposta del Ministro delle Infrastrutture che prevede che il Passante di Mestre venga realizzato e gestito direttamente dall'ANAS S.p.A.. La Delibera prevede, altresì, tra le fonti di finanziamento del Passante, i ricavi derivanti dall'applicazione di incrementi tariffari, da destinare all'ANAS S.p.A., alle stazioni autostradali presenti nel tratto sottostante il Passante stesso, tra le quali la stazione di Mestre Nord sull'autostrada A27, in concessione ad Autostrade per l'Italia S.p.A.. Il ricorso si basa sulla motivazione principale della violazione degli impegni assunti convenzionalmente tra ANAS S.p.A. ed Autostrade per l'Italia S.p.A. che prevedevano un ruolo di quest'ultima nella costruzione e gestione del Passante (Il atto aggiuntivo del 29 marzo 1999) e nella sola gestione nella misura del 15% (atto del 22 dicembre 2005, peraltro mai approvato con Decreto interministeriale). In conformità a quanto previsto nello schema di convenzione unica sottoscritta tra Autostrade per l'Italia S.p.A. ed ANAS S.p.A. in data 12 ottobre 2007, queste ultime società hanno differito i termini processuali di tale contenzioso.

Ricorsi al TAR Lazio avverso il Ministero dell'Ambiente e il Ministero dei Beni Culturali

Con istanza del luglio 2004 al Ministero dell'Ambiente ed al Ministero dei Beni Culturali, Autostrade per l'Italia ha avviato l'iter per la valutazione di impatto ambientale in relazione ai lavori di ampliamento a 3 corsie del tratto Barberino -Firenze Nord dell'Autostrada A1. Tale procedura è stata intrapresa in tempo utile affinché l'ultimazione dell'intervento potesse avvenire in sostanziale concomitanza con il completamento dei lavori della Variante di Valico e del potenziamento Firenze nord - Firenze sud, in modo da evitare che, terminati questi ultimi, la tratta in argomento venisse a costituire una criticità per il traffico. Nonostante Autostrade per l'Italia avesse sempre fornito tempestivamente i chiarimenti e le integrazioni documentali in più riprese richieste da detti Ministeri nonché partecipato ai vari incontri e riunioni tenutisi, i Ministeri medesimi non si sono pronunciati. In conseguenza Autostrade per l'Italia, considerato che ogni ulteriore ritardo non poteva che aggravare la criticità sopra indicata, si è vista costretta a notificare in data 28 febbraio 2007 ricorso al TAR Lazio contro i suddetti Ministeri dell'Ambiente e dei Beni Culturali. Con il ricorso Autostrade per l'Italia ha chiesto, in estrema sintesi, l'accertamento del silenzio-inadempimento dei Ministeri stessi e l'assegnazione ai medesimi di un termine di 30 giorni per provvedere. Inoltre, e per il caso di ulteriore inerzia a seguito dell'assegnazione del termine, Autostrade per l'Italia ha richiesto la nomina di un *Commissario ad Acta*. In data 30 marzo 2007 la Commissione VIA ha espresso parere positivo con prescrizioni. All'udienza del 4 aprile 2007 il TAR ha ritenuto di dover acquisire ulteriore documentazione necessaria ai fini della decisione ed ha, conseguentemente, disposto l'acquisizione a cura di Autostrade per l'Italia di tale documentazione da depositare nel termine di 40 giorni. Alla successiva udienza del 20 giugno 2007 il TAR ha trattenuto la causa in decisione.

Con sentenza depositata in data 14 settembre 2007 il TAR del Lazio ha accolto il ricorso promosso da Autostrade per l'Italia, ordinando al Ministero dell'Ambiente di pronunciarsi entro trenta giorni, dalla data della notifica della sentenza, in merito all'istanza presentata dalla medesima Autostrade per l'Italia. Successivamente il Ministero ha emesso il provvedimento.

Analogo ricorso è stato promosso al TAR Lazio da Autostrade per l'Italia contro il Ministero dell'Ambiente ed il Ministero dei Beni Culturali per l'accertamento del silenzio – inadempimento delle predette Amministrazioni in ordine al rilascio del Decreto di compatibilità ambientale relativamente alla tratta autostradale Rimini nord – Cattolica. Nelle more della sentenza del TAR, i predetti Ministeri hanno emanato, in data 16 maggio 2007, il Decreto VIA e, pertanto, il TAR Lazio ha dichiarato, con sentenza del 13 giugno 2007, cessata la materia del contendere.

Inoltre, e relativamente al tratto Firenze Sud – Incisa, Autostrade per l'Italia si è vista costretta a ricorrere nuovamente al TAR del Lazio per l'annullamento, previa sospensiva, di un provvedimento del 26 settembre 2007 del Ministero dell'Ambiente che, nell'ambito della procedura di VIA, ha tra l'altro richiesto il prolungamento della progettazione fino alla stazione di Incisa e quindi per ulteriori 2 chilometri rispetto alle previsioni.

In data 24 gennaio 2008 il TAR ha accolto la richiesta di sospensiva, disponendo altresì il riesame da parte del Ministero dell'Ambiente del provvedimento in argomento alla luce di tutti i motivi di ricorso.

L'udienza di merito è fissata per il giorno 3 aprile 2008.

Istruttoria Antitrust sul servizio di soccorso meccanico in autostrada

In data 10 dicembre 2007 l'Autorità Garante per la Concorrenza ed il Mercato ha notificato ad Autostrade per l'Italia l'ampliamento, nei suoi confronti, dell'istruttoria in materia di soccorso meccanico, già avviata nel precedente mese di settembre nei confronti di Strada dei Parchi, Società Autostrada Tirrenica ed ANAS per abuso di posizione dominante, e nei confronti di ACI Global e Europ Assistance per intesa restrittiva della concorrenza.

Sono in corso incontri con l'Autorità Garante per la Concorrenza ed il Mercato per valutare l'adozione di possibili impegni atti a superare l'infrazione contestata.

Altri contenziosi pendenti

In materia tariffaria Autostrade per l'Italia è parte di due giudizi, tutt'ora pendenti, promossi, avanti il TAR del Lazio, dal Codacons e da altre associazioni di consumatori che hanno contestato, in particolare, gli aumenti relativi agli anni 1999 e 2003.

Autostrade per l'Italia è altresì parte di un giudizio promosso nel 1999, avanti il Tar del Lazio, dal WWF Italia contro la Presidenza del Consiglio dei Ministri, il Ministero dei LL.PP., il Ministero del Tesoro, l'ANAS ed Autostrade, per l'annullamento, previa sospensiva degli effetti, della convenzione ANAS/Autostrade del 04 agosto 1997. Il WWF in particolare ha contestato le modalità con le quali si è proceduto al rinnovo della concessione ad Autostrade dal 2018 al 2038, avvenuto senza aver fatto ricorso a una gara pubblica.

Il TAR del Lazio, con ordinanza del 23 settembre 1999, ha respinto l'istanza di sospensiva.

In data 20 febbraio 2008 si è discusso nel merito il ricorso presso il TAR Lazio e si è in attesa della relativa sentenza.

È inoltre pendente un giudizio promosso da Autostrade per l'Italia avanti il TAR del Lazio per l'annullamento della lettera ANAS del 12 giugno 2006 con la quale la stessa ANAS ha disposto l'assoggettamento di tutte le società concessionarie autostradali "alla normativa elaborata in materia di procedure di affidamento di pubblici servizi, lavori e forniture, quindi al rispetto dei medesimi vincoli previsti per le amministrazioni aggiudicatrici in senso stretto". Analogo ricorso è stato presentato da tutte le concessionarie controllate (ad eccezione del Raccordo Autostradale Valle d'Aosta).

Autostrade per l'Italia è infine parte convenuta in vari giudizi in materia di espropriazioni, appalti e risarcimento danni derivanti da circolazione autostradale.

Allo stato attuale non si ritiene che dalla definizione di tali contenziosi possano emergere oneri significativi a carico di Autostrade per l'Italia.

3.5. SOSTENIBILITA'

Autostrade per l'Italia opera nel pieno rispetto dei principi di sostenibilità riconosciuti a livello internazionale, articolati nelle tre dimensioni tipiche della Responsabilità Sociale di Impresa (RSI): la dimensione economica, la dimensione sociale e quella ambientale.

Autostrade per l'Italia intende per sostenibilità l'insieme delle politiche, delle attività e delle azioni che, combinate in maniera ottimale, danno risultati positivi per tutti gli *stakeholder*, in una prospettiva di durabilità nel tempo.

I risultati dell'impegno di Autostrade per l'Italia nel campo della sostenibilità nell'esercizio 2007, di seguito riportati in versione sintetica, sono contenuti nel Bilancio di Sostenibilità 2007 pubblicato anche sul sito internet aziendale www.autostrade.it/sostenibilita.

Il Bilancio di sostenibilità 2007 di Autostrade per l'Italia è stato redatto secondo gli schemi definiti dal principale organismo internazionale di standardizzazione, denominato Global Reporting Iniziative (GRI), il quale lo scorso anno ha reso note le nuove linee guida (G3) per la reportistica in materia di sostenibilità.

Nel 2007 Bilancio di Sostenibilità di Autostrade per l'Italia è stato oggetto di analisi e revisione esterna da parte della Società KPMG, la quale ha convalidato il conseguimento di un livello di applicazione delle linee guida G3 pari ad A+, che rappresenta il livello massimo di conformità agli standard prefissati dai GRI/G3.

Per quanto riguarda la sfera della responsabilità economica il perimetro preso a riferimento per la rendicontazione dei dati 2007 è il perimetro di consolidamento della controllante Atlantia S.p.A., in quanto già tenuta all'obbligo di pubblicazione del bilancio consolidato. Per quanto riguarda la sfera della responsabilità sociale e ambientale il perimetro preso a riferimento è quello di Autostrade per l'Italia e delle concessionarie autostradali da essa controllate.

Autostrade per l'Italia ha una naturale vocazione verso la sostenibilità, insita nel proprio *core business*, che è quello di progettare, costruire e gestire una rete autostradale funzionale al trasporto di persone e merci, ottimizzando l'impatto sui territori attraversati e migliorando la sicurezza e la qualità complessiva dei servizi erogati al cliente. Alle oltre 9.000 risorse umane impiegate viene dedicata la massima attenzione in tutte le fasi del percorso lavorativo, creando occasioni di crescita e di sviluppo professionale a tutti i livelli.

L'adesione al Global Compact e alla Piattaforma sui cambiamenti climatici delle Nazioni Unite testimonia il sostegno concreto alle più importanti iniziative internazionali in tema di sostenibilità e agli orientamenti istituzionali in materia di politiche di RSI.

Responsabilità economica

Autostrade per l'Italia interpreta la propria responsabilità economica andando oltre il tradizionale finalismo che si esprime nella massimizzazione del valore e dei risultati per gli investitori, ponendosi il più ampio obiettivo di creare e distribuire valore tra le diverse categorie di *stakeholder* e integrando, in questa logica, anche l'impegno proattivo nel gestire le infrastrutture in concessione secondo criteri funzionali al progresso sociale ed economico del Paese.

L'attenzione alle logiche di distribuzione del valore ricavato dall'attività concessoria tra gli *stakeholder* (Stato, azienda, dipendenti, finanziatori e azionisti), si può apprezzare attraverso la misurazione del Valore Aggiunto Integrato Distribuibile (VAID). Questo indicatore rappresenta la ricchezza (valore aggiunto) prodotta dall'attività di impresa e le modalità con cui viene ridistribuita tra gli *stakeholder* sotto forma di imposte, retribuzioni, dividendi, e interessi. Il calcolo dell'indicatore scaturisce dalla riclassificazione e integrazione dei dati della contabilità analitica a partire dal conto economico.

In dettaglio, il valore aggiunto da ridistribuire è determinato sottraendo dai ricavi lordi da pedaggio (comprensivi di IVA e della quota di competenza dell'Anas) e dagli altri ricavi, i consumi di materie prime, i servizi esterni e i diversi oneri di gestione.

Il valore così ottenuto è distribuito tra gli stakeholder beneficiari come segue:

Nel 2007 il VAID ammonta a 3.383 milioni di euro, in aumento del 4,22% rispetto al 2006. Nel 2007 il VAID è distribuito tra gli stakeholder beneficiari come segue:

(milioni di euro)	2007	2006	Var. %	Distribuzione del VAID 2007
Ricavi netti da pedaggio	2.787	2.686	3,0%	
IVA sui pedaggi	581	539	7,8%	
Quota di competenza dello Stato	137	100	37,2%	
Rivavi lordi da pedaggio	3.485	3.326	4,8%	
Altri ricavi	504	455	10,9%	
Valore lordo della produzione	3.990	3.780	5,5%	
Costi esterni (materie prime, servizi esterni e oneri diversi di gestione)	681	614	10,8%	
Valore aggiunto integrato	3.309	3.166	4,5%	
A rettificare	74	80	-7,9%	
VAID	3.383	3.246	4,2%	

L'impegno proattivo nella gestione delle infrastrutture autostradali secondo obiettivi di soddisfazione anche degli altri importanti stakeholder coinvolti, quali i clienti, le comunità e i territori attraversati, è quantificabile attraverso la riclassificazione delle spese e degli investimenti annuali in funzione della loro valenza sociale e ambientale. Nel 2007 il totale delle spese e investimenti socio-ambientali è stato pari a circa 1,6 miliardi di Euro con un incremento rispetto al 2006 del 9,8%. Di questo totale, il 90,5% (circa 1,4 miliardi di euro) è a prevalente rilevanza sociale, ripartito nelle quattro macrocategorie: sicurezza; fluidità; accessibilità territoriale; servizi al cliente. Il restante 9,5% (147,4 milioni di Euro) è a prevalente rilevanza ambientale, ripartito nelle quattro macrocategorie di aria acqua e suolo; rumore; tutela paesaggio e territorio; energia; progettazione e monitoraggio.

Spese e investimenti a prevalente rilevanza sociale di Autostrade per l'Italia e delle altre società concessionarie controllate

	2006	% sul totale	2007	% sul totale
migliaia di euro	migliaia di euro		migliaia di euro	
Sicurezza	508.211	40,4%	439.542	31,2%
Fluidità	583.474	46,4%	780.015	55,4%
Accessibilità	51.096	4,1%	70.878	5,0%
Servizi al cliente	115.683	9,2%	117.493	8,3%
Totale	1.258.465	100,0%	1.407.927	100,0%

Il dettaglio delle spese/investimenti a rilevanza sociale evidenzia un ingente incremento della voce Fluidità, che segnala il rilevante impegno per la realizzazione delle nuove opere. La diminuzione della voce sicurezza è imputabile -tra il 2006 e il 2007- alla riduzione della componente relativa alle pavimentazioni drenanti, che hanno già raggiunto un elevato livello di copertura.

Spese e investimenti a prevalente rilevanza ambientale di Autostrade per l'Italia e delle altre società concessionarie controllate

	2006	% sul totale	2007	% sul totale
	<i>migliaia di euro</i>		<i>migliaia di euro</i>	
Obiettivo:				
Aria, acqua, suolo	80.181	50,7%	68.019	46,2%
Rumore	53.167	33,6%	50.699	34,5%
Tuteia del paesaggio/Territorio	12.276	7,8%	14.831	10,1%
Energia	141	0,1%	557	0,4%
Progettazione e monitoraggio	12.322	7,8%	12.998	8,8%
Totale	158.087	100,0%	147.104	100,0%

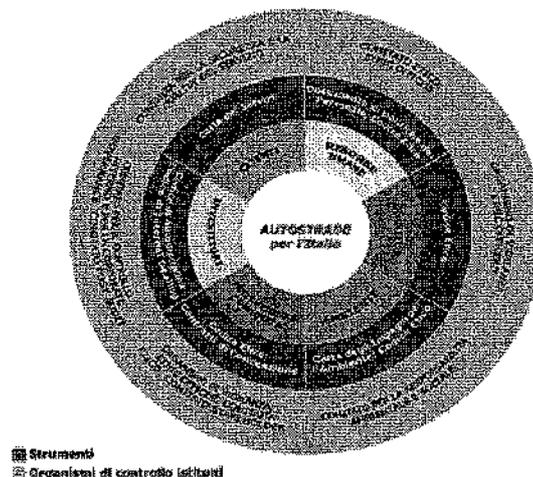
L'ammontare di spese e investimenti in materia ambientale è nel corso del 2007 sostanzialmente in linea con il valore dell'anno precedente.

Responsabilità sociale

La dimensione sociale della responsabilità di Autostrade per l'Italia attiene al presidio degli impatti sociali che l'azienda genera nel contesto in cui opera, considerando sia le specificità dei singoli stakeholder coinvolti, sia la multidimensionalità delle azioni che impattano sulla sfera sociale, al fine di cogliere le interdipendenze e mirare a un bilanciamento complessivo.

L'obiettivo è quello di costruire relazioni stabili con gli *stakeholder*, creando consenso e fiducia, migliorando i processi decisionali e a prevenire i conflitti. Per ottenere tali risultati, sono stati attivati meccanismi di dialogo, di monitoraggio e di successiva verifica delle azioni intraprese, e sono stati adottati strumenti specifici per formalizzare i principi fondamentali a cui Autostrade per l'Italia si attiene nel gestire le relazioni con i propri *stakeholder*.

LA MAPPA DEGLI STAKEHOLDER



(*) Organismi istituiti in capo alla controllante Atlantia S.p.A. che, in quanto società quotata in borsa, aderisce alla normativa nazionale e ai modelli di riferimento nel campo dell'autodisciplina predisposti da Borsa Italiana, da Assonime e da Emittenti Titoli S.p.A., coerentemente anche con le best practice diffuse a livello internazionale.

Risorse umane

Autostrade per l'Italia gestisce le oltre 9.000 risorse umane impiegate sul territorio nazionale nel pieno rispetto dei diritti sanciti dalle norme di legge e dai contratti di lavoro, nonché delle differenze di genere, senza alcuna preclusione o discriminazione di razza, nazionalità e credenza religiosa. Tutte le risorse umane di Autostrade per l'Italia sono tenute a conoscere e rispettare i principi di onestà, affidabilità, imparzialità, lealtà, trasparenza, correttezza e buona fede contenuti nel Codice Etico aziendale.

In particolare, si evidenziano per il 2007 le seguenti iniziative specifiche:

- **Miglioramento delle condizioni e dell'ambiente di lavoro, attraverso:**
 - a. il rinnovo della certificazione OHSAS 18001, già conseguita nel 2006, relativamente a "Gestione di infrastrutture e servizi autostradali ed erogazione delle attività di supporto";
 - b. l'erogazione di circa 13.000 ore di formazione sul tema della sicurezza sui luoghi di lavoro;
 - c. l'attivazione di un sistema programmato di controlli, non solo sulle Direzioni generali, sulle Direzioni di Tronco e sulla rete in esercizio, ma anche presso i cantieri della Variante di Valico, dove operano le imprese di costruzione aggiudicatrici dei lavori per la realizzazione dell'opera.
- **Sviluppo e formazione delle risorse umane, attraverso:**
 - a. l'avvio ad un rinnovato sistema di Valutazione delle prestazioni, finalizzato a favorire un'efficace comunicazione tra responsabile della struttura operativa e collaboratore, nonché all'individuazione di Piani di Miglioramento Individuale per le circa 1.300 risorse umane coinvolte;
 - b. lo sviluppo delle attività formative, che vengono gestite sia dalla capofila del settore autostradale, Autostrade per l'Italia, che dalle singole società controllate autonomamente. Le 95.106 ore di formazione erogate nel 2007, pari a 10,13 ore per dipendente, con un impegno economico di circa 253 Euro per dipendente, rappresentano una stima riduttiva delle effettive attività aziendali in questo campo, le quali vengono svolte in misura significativa attraverso la modalità "on the job", cioè tramite la partecipazione a gruppi di progetto o la gestione di nuovi compiti.
- sviluppo di progetti e iniziative a favore dei dipendenti in tre aree principali: salute e benessere, famiglia, volontariato. Queste iniziative, che non attengono ad aspetti strettamente professionali, testimoniano un approccio che punta ad una soddisfazione complessiva delle persone che lavorano presso le aziende del gruppo.

Clienti

Lo *stakeholder* cliente della rete autostradale riveste naturalmente un carattere di centralità: su questa categoria si ripercuotono più direttamente gli impatti delle scelte attinenti al *core business* di Autostrade per l'Italia, e su di essa si concentra gran parte della *mission* aziendale. L'estensione della rete gestita da Autostrade per l'Italia e i volumi di traffico, di anno in anno crescenti, rendono sempre più complesso creare e garantire le condizioni affinché la mobilità di persone e beni possa avvenire in sicurezza. Tuttavia, i risultati raggiunti (in primis, la significativa riduzione del tasso di incidentalità) testimoniano l'efficacia delle azioni poste in essere dall'azienda e la sempre più elevata qualità del servizio offerto, come confermato dall'esito delle indagini di *customer satisfaction*, preziosi strumenti per un sistematico confronto con le aspettative e le percezioni della clientela, nonché fonte di spunti di riflessione per l'attivazione di ulteriori azioni di miglioramento.

Per la comunicazione con i clienti Autostrade per l'Italia dispone di un sistema di *customer care* con i clienti articolato ed efficace. Tale sistema si basa su una pluralità di canali informativi: gli uffici

dedicati all'assistenza/comunicazione (Punto Blu); il personale su strada (ausiliari alla viabilità); i Call Center, i siti internet, i canali radiofonici, gli spazi televisivi.

Particolare attenzione è stata dedicata nel 2007 alla gestione del reclamo quale strumento di interazione individuale con il cliente. Nel 2007 sono stati gestiti 14.845 reclami, con un aumento di circa il 30% rispetto al 2006, dovuto essenzialmente all'incentivazione al reclamo promossa dalla stessa azienda, nella logica sopra esposta. La percentuale di reclami gestita rispetto al totale (100%) e i tempi di risposta (2,7 giorni per le e-mail e 9,9 giorni per gli altri canali) sono in linea, e talvolta migliorativi, rispetto agli obiettivi dichiarati nella Carta dei Servizi.

Istituzioni e Comunità

Autostrade per l'Italia ha piena consapevolezza del proprio ruolo di operatore in un settore cruciale per il Paese, quale quello delle infrastrutture autostradali. Tale ruolo comporta anche la capacità di essere interlocutore, nei confronti della politica e delle istituzioni, circa possibili soluzioni realizzative e gestionali, nel pieno rispetto dei principi di sostenibilità. In questo quadro l'agire di Autostrade per l'Italia è improntato al dialogo e al confronto chiaro, rigoroso e trasparente con le istituzioni e con la pubblica amministrazione.

Autostrade per l'Italia, per il ruolo che svolge nel sistema nazionale dei trasporti, per il contributo che dà agli assetti organizzativi e gestionali territoriali, per la natura pubblica del servizio che eroga e per la rilevanza economica e funzionale del piano di investimenti in corso di realizzazione, opera in un quadro articolato e composito di relazioni con tutti i livelli istituzionali, internazionali, nazionali e locali. Tutti questi livelli influenzano il contesto normativo, decisionale, autorizzativo e di controllo sulla propria attività, e ciò in quanto Autostrade per l'Italia opera in regime di concessione.

Rilevante è altresì il sistema di relazioni con la comunità, intesa come l'insieme dei soggetti presenti sul territorio, interessati o coinvolti, a vario titolo, nelle attività svolte da Autostrade per l'Italia. Si tratta di un sistema complesso e variegato di stakeholders, al quale la Società riconosce un peso importante in virtù delle funzioni di rappresentanza e di mediazione di interessi da essi svolto. Le ricadute dell'attività aziendale sulla Comunità si apprezzano attraverso l'analisi dei benefici che derivano indirettamente da una gestione "sostenibile" della rete autostradale: un sistema di mobilità più sicuro, accessibile ed eco-compatibile rappresenta di certo un importante fattore propulsivo per il progresso sociale ed economico del Paese.

Fornitori

I fornitori sono rappresentati dalle imprese di cui Autostrade per l'Italia e le concessionarie da essa controllate si avvalgono per l'approvvigionamento dei beni e dei servizi, nonché per la realizzazione delle nuove opere e la manutenzione della rete in esercizio. I fornitori non vengono intesi semplicemente quali soggetti con i quali instaurare rapporti commerciali ma, secondo la prospettiva più ampia della sostenibilità, anche come interlocutori a cui rivolgersi per diffondere i principi di una gestione aziendale socialmente responsabile.

Per questo, Autostrade per l'Italia richiede ai suoi fornitori la conoscenza e l'adesione esplicita ai principi del suo Codice Etico, inserendo altresì nei contratti apposite clausole, con le quali richiede l'ottemperanza a pratiche e modelli di comportamento coerenti con la sostenibilità ambientale e sociale.

Responsabilità ambientale

L'attività di Autostrade per l'Italia è impattante nei confronti dell'ambiente, e la consapevolezza che l'impatto non possa essere gestito solo "a valle" ha portato nel tempo ad una sempre maggior diffusione di politiche, procedure, soluzioni tecnico-organizzative e strumenti atti a considerare e governare gli aspetti attinenti all'ambiente e alle problematiche territoriali, fin dalla fase di pianificazione dell'attività stessa.

Le fasi funzionali e tecnologiche in cui si articola l'attività di Autostrade per l'Italia, relative alla progettazione, costruzione e gestione di un'opera infrastrutturale, devono essere finalizzate anche all'uso razionale delle risorse e alla salvaguardia ambientale. Tale approccio implica la considerazione, quindi, di componenti ambientali quali l'acqua, il verde, il suolo, l'aria, la flora, la fauna, i fattori climatici e il paesaggio, i beni materiali e il patrimonio culturale.

L'attività di Autostrade per l'Italia è quindi caratterizzata da specifici processi, focalizzati sulla "gestione ambientale", che si inseriscono sinergicamente nell'operatività. Le possibili ripercussioni sull'ecosistema sono quindi attentamente considerate e valutate in fase di progettazione, nonché monitorate e presidiate in fase di costruzione, gestione ed esercizio delle arterie autostradali.

La responsabilità ambientale è dunque interpretata e vissuta in Autostrade per l'Italia non solo in termini di ottemperanza alle disposizioni legislative ma, più significativamente, quale espressione risultante dall'interiorizzazione dei principi della sostenibilità e dalla loro diffusione all'interno dell'azienda.

Nel Bilancio di sostenibilità 2007 Autostrade per l'Italia non si limita a riportare i dati della contabilità fisica ambientale (input e output ambientali derivanti dall'attività di impresa, come sopra descritta), ma dà evidenza anche degli impegni e dei risultati raggiunti attraverso specifiche iniziative sulle quali l'azienda ha deciso di focalizzarsi, andando incontro a quelle che sono le principali sfide ambientali segnalate di interesse dalle istituzioni internazionali e nazionali competenti in materia di ambiente.

In questa chiave devono essere lette le attività di studio e monitoraggio sulla qualità dell'aria, e il conseguente contributo di Autostrade per l'Italia alla riduzione dei fattori inquinanti, nonché le iniziative specifiche intraprese dall'azienda, tra cui l'impegno per lo sviluppo di fonti rinnovabili, e le politiche incentivanti a favore dell'ambiente.

Per quanto riguarda il contributo dei sistemi tecnologici di Autostrade per l'Italia alla riduzione dell'inquinamento atmosferico, nel 2007 sono stati sviluppati due modelli di calcolo tesi ad appurare l'effettivo vantaggio, in termini di risparmio di CO₂, derivante dall'introduzione e dal successivo sviluppo dei sistemi tecnologici Telepass e Tutor.

Il modello di stima delle emissioni risparmiate con sistema Telepass ha determinato, per il triennio 2005-2007, i risultati riportati nella tabella seguente:

CO ₂ risparmiata per effetto dell'introduzione del sistema di pedaggio automatico Telepass			
	2005	2006	2007
CO ₂ risparmiata (u.m.:tonnellate)	25.266	26.417	27.293

Il modello di stima delle emissioni risparmiate con il sistema Safety Tutor, attivato nel 2007 su 221 km di rete di Autostrade per l'Italia S.p.A., ha determinato una riduzione pari a 13.370 tonnellate di CO₂.

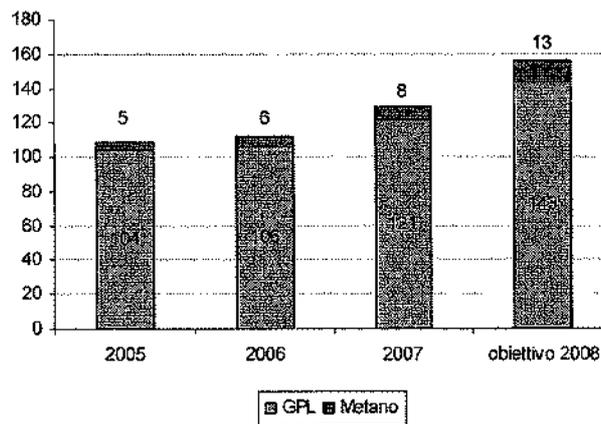
Tra le iniziative specifiche intraprese da Autostrade per l'Italia nell'esercizio 2007, si evidenzia il piano di sviluppo del fotovoltaico, che nell'anno ha comportato la realizzazione di tre impianti fotovoltaici nel territorio laziale, integrati in pensiline di parcheggio lungo la rete autostradale (Stazione di Roma Sud e Aree di Servizio Predestina Est e Mascherone ovest).

Il Piano Fotovoltaico di Autostrade per l'Italia prevede, entro il 2010, l'estensione significativa di questi progetti sperimentali lungo la rete in esercizio, come di seguito rappresentato:

90	aree di servizio interessate da impianti fotovoltaici, integrati in aree di parcheggio
3.000	posti auto coperti da pensiline fotovoltaiche
4	MWp la potenza totale installata
5,6	milioni di KWh di energia elettrica prodotta ogni anno
3.000	tonnellate di CO2 non immessa in atmosfera ogni anno
90.000	tonnellate di CO2 complessivamente non immessa in atmosfera in 30 anni (vita utile degli impianti)

Tra le politiche incentivanti a favore dell'ambiente, si sottolineano i risultati raggiunti per effetto degli accordi stipulati nel 2006 con la Regione Emilia Romagna e con l'Associazione dei Comuni. Tali accordi prevedevano, tra l'altro, la maggiore diffusione di distributori a GPL e metano nelle Aree di Servizio, in merito alla quale si apprezza, nella tabella seguente, un complessivo incremento di distributori eco-compatibili, anche per effetto di tali accordi.

DISTRIBUTORI DI CARBURANTI ECO-COMPATIBILI (METANO E GPL) LUNGO LA RETE DI AUTOSTRADe PER L'ITALIA



L'impegno di Autostrade per l'Italia per ottimizzare il rapporto con l'ecosistema si è concretizzato nel 2007 in numerose altre attività, quali la definizione e l'avvio del Piano di Risanamento acustico, lo sviluppo di tecniche di riciclaggio delle pavimentazioni, la sperimentazione di nuovi sistemi di segnaletica e illuminazione stradale con lampade a luce bianca a largo spettro di emissione, il piano di riqualificazione delle aree di servizio, gli interventi di valorizzazione del patrimonio naturale, artistico e archeologico situato nei pressi della rete autostradale. Tutte queste attività, riportate con maggiore dettaglio nel Bilancio di sostenibilità 2007 di Autostrade per l'Italia, sono coerentemente integrate nella strategia aziendale per l'ambiente, che si concretizza in progetti proattivamente rivolti ad ottimizzare il rapporto con l'ecosistema, considerato non come una risorsa da sfruttare, ma come un patrimonio da tutelare.

3.6. ALTRE INFORMAZIONI

La Società non possiede, né direttamente, né tramite società fiduciarie o per interposta persona, azioni proprie e azioni o quote di società controllanti. Inoltre, si evidenzia che non sono state effettuate operazioni nel corso dell'esercizio su azioni proprie e azioni o quote di società controllanti.

La Società non ha sedi secondarie.

Si evidenzia infine che la Società, in conformità a quanto disposto dal Codice in materia di protezione dei dati personali (D. Lgs. n. 196/2003, allegato B, punto 26), ha provveduto all'aggiornamento del proprio Documento Programmatico sulla Sicurezza per l'anno 2007.

3.7. EVENTI SUCCESSIVI AL 31.12.2007

Conferimento partecipazioni da Atlantia S.p.A.

In applicazione di quanto deliberato dai Consigli di Amministrazione di Atlantia e Autostrade per l'Italia nel maggio 2007, nell'ambito della riorganizzazione dei ruoli delle due società all'interno del Gruppo, che vede in particolare rafforzato il ruolo di Autostrade per l'Italia quale di capogruppo operativa per le attività e le infrastrutture in concessione, in data 18 gennaio 2008, si è perfezionato il conferimento da Atlantia ad Autostrade per l'Italia, delle partecipazioni nelle seguenti società:

- Stalexport Autostrady S.A. (controllata al 56,2%), società con sede in Polonia titolare della concessione dell'autostrada di 61 km Cracovia-Katovice;
- Infoblu S.p.A. (controllata al 100%), che opera nei servizi di infomobilità;
- Autostrade Participations S.A. (controllata al 99,9%), società con sede in Lussemburgo che detiene il 25% del capitale di Autostrade International US Holdings, di cui Autostrade per l'Italia dal dicembre 2007 detiene il restante già il 75%;
- Autostrade Sud America S.r.l. (detenuta al 45%), che indirettamente controlla il 100% di Costanera Norte, concessionaria dell'omonima autostrada di 42 km di Santiago del Cile.

Tali conferimenti sono stati effettuati ai valori contabili di iscrizione nel bilancio di Atlantia S.p.A.

IGLI

In data 15 gennaio 2008 IGLI, società partecipata per il 33% del capitale da Autostrade per l'Italia, ha sottoscritto un contratto di equity swap avente ad oggetto azioni di Impregilo S.p.A., società quotata in borsa di cui IGLI detiene già il 29,548% del capitale, rappresentative di un ulteriore 2,989% del capitale della società.

La scadenza del contratto è di 11 mesi, termini durante il quale IGLI avrà la facoltà, in qualsiasi momento, di chiudere il contratto, anche parzialmente, e chiedere l'esecuzione delle prestazioni. Alla scadenza del contratto, ovvero alla eventuale data di estinzione anticipata, il regolamento del contratto potrà avvenire mediante "cash settlement" o, a discrezione di IGLI, mediante "physical delivery", con conseguente trasferimento della proprietà delle azioni oggetto del contratto.

Il prezzo di regolamento è pari a euro 4,159 per azione Impregilo.

In data 12 marzo 2008 i soci di IGLI hanno sottoscritto il rinnovo dei patti parasociali, in scadenza il 12 giugno 2008, per un ulteriore anno, negli stessi termini e condizioni.

3.8. EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

In considerazione dell'andamento del traffico nei primi mesi registrato sulla rete, dell'evoluzione tariffaria e dello sviluppo delle attività collaterali, le previsioni economiche per l'esercizio in corso consentono di stimare un andamento migliorativo della gestione rispetto ai risultati dell'esercizio precedente.

Tenuto conto dell'attuale stato dell'iter di approvazione dello schema di convenzione unica di cui alla legge n. 286/2006, sottoscritto da Autostrade per l'Italia S.p.A. ed ANAS S.p.A. il 12 ottobre 2007, ed in considerazione anche delle indicazioni fornite dalla Commissione Europea - Direzione Generale Mercato Interno e Servizi e delle conseguenti necessarie modifiche normative all'esito della procedura di infrazione avviata il 14 novembre 2006, non è possibile, allo stato, fare previsioni circa i tempi di conclusione dell'iter suddetto.

3.9. PROPOSTE ALL'ASSEMBLEA PER AUTOSTRADe PER L'ITALIA

Signori azionisti,

a conclusione della presente esposizione Vi invitiamo a:

- discutere ed approvare la relazione sulla gestione del consiglio di Amministrazione ed il bilancio al 31 dicembre 2007 dal quale risulta un utile di euro 721.964.452;
- destinare la quota parte dell'utile dell'esercizio, pari ad euro 526.965.498, che residua dopo l'acconto dividendi pari a euro 194.998.954 corrisposto nel 2007:
 1. alla riserva legale, euro 1.300.000;
 2. alla distribuzione di dividendi, euro 228.000.000;
 3. alla riserva straordinaria, la residua quota di euro 297.665.498;
- stabilire la data del pagamento del dividendo a partire dal 20 maggio 2008.



Copia su supporto informatico conforme all'originale documento su
supporto cartaceo, ai sensi dell'art. 23 commi 3, 4 e 5 del D.Lgs.
82/2005, che si trasmette ad uso Registro Imprese, in termini utili
di registrazione.

Bollo assolto ai sensi del Decreto 22/02/2007 mediante M.U.I..



KPMG S.p.A.
Revisione e organizzazione contabile
Via Ettore Patroini, 2
00197 ROMA RM

Telefono 06 809811
Telefax 06 8077475
e-mail it-irmauditaly@kpmg.it

Relazione della società di revisione ai sensi dell'art. 156 e dell'art. 165 del D.Lgs. 24 febbraio 1998, n. 58

All'Azionista della
Autostrade per l'Italia S.p.A.

- 1 Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio d'esercizio, costituito dallo stato patrimoniale, dal conto economico, dal rendiconto finanziario, dal prospetto dei proventi e degli oneri rilevati nell'esercizio e dalle relative note illustrative, della Autostrade per l'Italia S.p.A. chiuso al 31 dicembre 2007. La responsabilità della redazione del bilancio compete agli amministratori della Autostrade per l'Italia S.p.A.. E' nostra la responsabilità del giudizio professionale espresso sul bilancio e basato sulla revisione contabile.
- 2 Il nostro esame è stato condotto secondo i principi e i criteri per la revisione contabile raccomandati dalla Consob. In conformità ai predetti principi e criteri, la revisione è stata pianificata e svolta al fine di acquisire ogni elemento necessario per accertare se il bilancio d'esercizio sia viziato da errori significativi e se i risultati, nel suo complesso, attendibile. Il procedimento di revisione comprende l'esame, sulla base di verifiche a campione, degli elementi probativi a supporto dei saldi e delle informazioni contenute nel bilancio, nonché la valutazione dell'adeguatezza e della correttezza dei criteri contabili utilizzati e della ragionevolezza delle stime effettuate dagli amministratori. Riteniamo che il lavoro svolto fornisca una ragionevole base per l'espressione del nostro giudizio professionale.

Per il giudizio relativo al bilancio dell'esercizio precedente, i cui dati sono presentati ai fini comparativi, si fa riferimento alla relazione da noi emessa in data 13 aprile 2007.
- 3 A nostro giudizio, il bilancio d'esercizio della Autostrade per l'Italia S.p.A. al 31 dicembre 2007 è conforme agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea; esso, pertanto, è redatto con chiarezza e rappresenta in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria, il risultato economico, le variazioni del patrimonio netto ed i flussi di cassa della Autostrade per l'Italia S.p.A. per l'esercizio chiuso a tale data.
- 4 Si richiama l'informativa fornita dagli amministratori nella nota illustrativa n. 9.5 "Eventi significativi in ambito societario, regolatorio e giudiziario" con riferimento alle sezioni relative alla evoluzione del quadro normativo, allo schema di convenzione unica, nonché ai contenziosi con ANAS.



Autostrade per l'Italia S.p.A.
Relazione della società di revisione
31 dicembre 2007

- 5 Come indicato nelle note illustrative, la Società si è avvalsa della facoltà di non predisporre il bilancio consolidato, pur in presenza di significative partecipazioni di controllo, in quanto controllata dalla Atlantia S.p.A. che è tenuta alla redazione del bilancio consolidato. Tale bilancio consolidato di Gruppo è reso pubblico nei termini e con le modalità previsti dalla vigente normativa.
- 6 La Società, come richiesto dalla legge, ha inserito nelle note illustrative i dati essenziali dell'ultimo bilancio della società che esercita su di essa l'attività di direzione e coordinamento. Il giudizio sul bilancio della Autostrade per l'Italia S.p.A. non si estende a tali dati.

Roma, 4 aprile 2008

KPMG S.p.A.

Stefano Bandini
Socio

Copia su supporto informatico conforme all'originale documento su
supporto cartaceo, ai sensi dell'art. 23 commi 3, 4 e 5 del D.Lgs.
82/2005, che si trasmette ad uso Registro Imprese, in termini utili
di registrazione.

Bollo assolto ai sensi del Decreto 22/02/2007 mediante M.U.I..

RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE ALL'ASSEMBLEA DEGLI AZIONISTI

(ai sensi dell'art. 2429, secondo comma del C.C.)

All'Assemblea degli Azionisti della società Autostrade per l'Italia S.p.A.

Nel corso dell'esercizio chiuso il 31 dicembre 2007 abbiamo svolto l'attività di vigilanza prevista dalla legge adottando tra l'altro i Principi di comportamento raccomandati dai Consigli Nazionali dei Dottori Commercialisti e dei Ragionieri.

In particolare, riferiamo quanto segue:

- abbiamo vigilato sull'osservanza della legge e dell'atto costitutivo;
- abbiamo ottenuto dagli Amministratori adeguate informazioni sull'attività svolta e sulle operazioni di maggior rilievo economico, finanziario e patrimoniale effettuate dalla Società e dalle Società controllate, assicurandoci che le azioni deliberate e poste in essere fossero conformi alla legge e allo Statuto Sociale, non fossero in potenziale conflitto di interesse o in contrasto con le delibere assunte dall'Assemblea, non fossero manifestamente imprudenti o azzardate o tali da compromettere l'integrità del patrimonio aziendale;
- abbiamo acquisito conoscenza e vigilato, per quanto di nostra competenza, sull'adeguatezza della struttura organizzativa della Società e sul rispetto dei principi di corretta amministrazione, tramite osservazioni dirette, raccolta di informazioni dai responsabili della funzione organizzativa e incontri con la società di revisione ai fini del reciproco scambio di dati e informazioni rilevanti e a tale riguardo non abbiamo osservazioni particolari da riferire;
- abbiamo verificato che la società è soggetta alla direzione e coordinamento di Atlantia S.p.A.. A tale riguardo, si ricorda che la controllante Atlantia S.p.A. nel corso del 2007 è stata responsabile delle strategie e delle scelte operative del Gruppo, avendone assunto il ruolo di holding a seguito della decisione della controllante Schemaventotto S.p.A. di sospendere qualsiasi attività di indirizzo su Autostrade S.p.A. (ora Atlantia S.p.A.), cui ha fatto seguito la delibera del Consiglio di Amministrazione di Autostrade S.p.A. (ora Atlantia S.p.A.) di ritenere la Società non soggetta all'attività di direzione e coordinamento dell'azionista di maggioranza Schemaventotto S.p.A.

In relazione al ruolo di holding assunto dalla Società, Atlantia ha svolto nel corso del 2007 attività di direzione e coordinamento, ai sensi e per gli effetti dell'art. 2497 e seguenti del codice civile, sulle società appartenenti al gruppo.

Tuttavia, nel primo semestre 2007 il Consiglio di Amministrazione della Società ha approvato un progetto di riorganizzazione, il cui nuovo assetto organizzativo ha avuto effetto con decorrenza 1° giugno 2007. Nell'ambito di tale progetto, teso a ridefinire il ruolo e la missione della capogruppo, è stato approvato il cambio di denominazione sociale di Autostrade S.p.A. in Atlantia S.p.A. In particolare, tale progetto di riorganizzazione mira a rafforzare l'identità di Atlantia quale holding di partecipazioni e strategie di portafoglio in grado di supportare la crescita del settore delle infrastrutture e delle reti, ma senza un ruolo operativo diretto. Tale ruolo è stato affidato alla controllata Autostrade per l'Italia S.p.A., sub-holding operativa autonoma nel settore autostradale. A tale riguardo il Consiglio di Amministrazione di Atlantia, nella seduta del 14 dicembre 2007, anche in conseguenza del nuovo Codice di Autodisciplina della Società, ha demandato ad Autostrade per l'Italia l'esercizio dell'attività di direzione e coordinamento sulle società concessionarie ed industriali dalla stessa controllate.

In relazione al ruolo di sub-holding per il settore autostradale, assunto da Autostrade per l'Italia S.p.A., al fine di migliorare e sviluppare le linee di azione per il raggiungimento dei risultati attesi e conformemente a quanto previsto dalla normativa sul ruolo delle holding nei gruppi societari, Autostrade per l'Italia si è dotata di diversi Comitati

(Comitato di Direzione, Comitato Consultivo Monitoraggio Riserve, Comitato Post Audit, Comitato Stakeholders), costituiti dai principali responsabili delle aree di operatività aziendale e presieduti dal top management;

- abbiamo valutato e vigilato sull'adeguatezza del sistema di controllo interno;
- abbiamo valutato e vigilato sull'adeguatezza del sistema amministrativo contabile, nonché sull'affidabilità di quest'ultimo a rappresentare correttamente i fatti di gestione, mediante l'ottenimento di informazioni dai responsabili delle rispettive funzioni, l'esame di documenti aziendali e l'analisi dei risultati del lavoro svolto dalla società di revisione;
- in relazione a quanto stabilito dall'art. 3 del d. lgs. 6 febbraio 2004, n. 37, che ha introdotto una serie di modifiche al d. lgs. 58/98, tra cui la previsione contenuta nel secondo comma dell'art. 151 in base alla quale il Collegio Sindacale della Società Controllante ha la possibilità di scambiare informazioni con i corrispondenti organi delle Società Controllate, nel corso dell'esercizio sono state tenute alcune riunioni congiunte con il Collegio Sindacale di Atlantia, in relazione ad argomenti di particolare interesse per entrambi i Collegi Sindacali. Inoltre, per avere una visione più completa delle problematiche riguardanti le società controllate e tenuto conto che la normativa consente al Collegio Sindacale della Controllante di richiedere informazioni sulla gestione delle Controllate, il Collegio di Autostrade per l'Italia S.p.A., nell'ambito della pianificazione delle proprie attività di vigilanza, ha ritenuto opportuno attivare dei rapporti diretti con i Collegi Sindacali delle Controllate per meglio conoscere le problematiche affrontate dai Collegi Sindacali delle Controllate e gli argomenti di focalizzazione dell'attività di vigilanza. In tale ambito, il Collegio ha incontrato i Presidenti dei Collegi Sindacali della Società Autostrada dei Parchi (incontro avvenuto in data 20 luglio 2007) e della Società Autostrada Torino - Savona (incontro avvenuto il 5 ottobre 2007);
- il Collegio, in merito alla problematica del mancato accantonamento nel Passivo dei Bilanci 2005 e 2006 di Autostrade per l'Italia S.p.A., tra le riserve di patrimonio netto ovvero tra i fondi del passivo, così come richiesto dall'ANAS S.p.A. alla Società, analogamente a quanto richiesto a tutte le altre concessionarie autostradali, del beneficio finanziario riveniente alla Società in relazione al ritardo nell'esecuzione del programma degli investimenti previsti nel piano finanziario vigente, ricorda che la Società, sulla scorta di autorevoli pareri resi, su richiesta dell'AISCAT, da alcuni primari studi legali che concludevano affermando l'inesistenza di un obbligo, in capo alle società concessionarie autostradali, di procedere all'accantonamento richiesto dall'ANAS, aveva attivato un contenzioso in sede amministrativa evidenziando, in ogni caso, che il bilancio al 31 dicembre 2006 presentava nel patrimonio netto riserve e utili portati a nuovo per 1.086 milioni di euro, valore ben superiore ai benefici finanziari stimati al 31 dicembre 2005 e agli ulteriori ipotizzati benefici finanziari determinabili per l'esercizio 2006. Inoltre, il 4 maggio 2007, in occasione dell'approvazione del Bilancio 2006, sono stati destinati 336 milioni di euro ad incremento delle riserve di patrimonio netto, che ammontano, pertanto, a 1.422 milioni di euro. Successivamente, tenuto conto che con la sottoscrizione dello schema di convenzione unica sottoscritta tra Autostrade per l'Italia e l'ANAS in data 12 ottobre 2007 sono state di fatto superate le situazioni che avevano originato il contenzioso sui presunti mancati accantonamenti, la Società e l'ANAS hanno deciso di differire i termini processuali in attesa del completamento dell'iter autorizzatorio. A questo proposito il Collegio ricorda che in data 30 novembre 2007 l'Assemblea degli azionisti della società ha deliberato di vincolare una parte della Riserva Straordinaria disponibile, per complessivi 197 milioni di euro, a "Riserva straordinaria vincolata per ritardati investimenti", a fronte dei benefici finanziari conseguiti per effetto della ritardata esecuzione degli investimenti rispetto alle previsioni del piano finanziario della Convenzione stipulata con l'ANAS.
- il Collegio, come avvenuto negli scorsi esercizi, sta monitorando, con l'ausilio delle strutture aziendali competenti, il contenzioso civile ed amministrativo che è connesso alle richieste formulate dall'ANAS;

- il Collegio, con riferimento al rispetto degli obblighi di natura convenzionale derivanti dai rapporti con l'ANAS, ritiene opportuno ricordare che il Consiglio di Amministrazione di Autostrade per l'Italia S.p.A., nella seduta del 6 ottobre 2006, ha deliberato la costituzione del Comitato Consultivo per le Funzioni di Servizio Pubblico, composto da tre componenti con un elevato profilo di professionalità ed indipendenza, con scadenza dell'incarico il 31/12/2008, al quale è affidato il compito di svolgere attività consultiva a favore del Consiglio di Amministrazione in merito all'osservanza da parte della Società e delle controllate autostradali degli obblighi di natura convenzionale derivanti dai rapporti con l'ANAS, effettuando una certificazione indipendente del comportamento tenuto dalle medesime società, nonché per qualsiasi altra tematica connessa all'attività svolta dalle società controllate autostradali nei confronti e nei rapporti con le pubbliche istituzioni. Inoltre il Collegio ha attivato, per il tramite dell'Auditing Interno, la verifica, su base semestrale, del rispetto da parte della Società degli obblighi di informativa nei confronti dell'ANAS derivanti dalla Convenzione del 4 agosto 1997 e successivi Atti Aggiuntivi. A tale proposito, tenuto conto che in data 12 ottobre 2007 è stata siglata la bozza di convenzione unica tra ANAS ed Autostrade per l'Italia, il Collegio ne sta seguendo l'iter di approvazione, da parte degli organi competenti, al fine di aggiornare il monitoraggio in corso con gli ulteriori e diversi obblighi previsti nel nuovo schema di convenzione;
- abbiamo tenuto riunioni con gli esponenti della società di revisione, ai sensi dell'art. 150, comma 2, d. lgs. 58/98, e non sono emersi dati ed informazioni rilevanti che debbano essere evidenziati nella presente relazione;
- abbiamo verificato che anche per l'esercizio 2007 Autostrade per l'Italia S.p.A., unitamente alla controllante Atlantia S.p.A. e ad altre controllate, ha partecipato al Consolidato Fiscale Nazionale della controllante, indiretta, Schemaventotto S.p.A. Le condizioni di partecipazione delle società aderenti al Consolidato sono definite da un apposito contratto di regolamento;
- la Società, così come riferito nelle Note Illustrative, non ha predisposto il bilancio consolidato in quanto ricorrono i presupposti per l'esonero previsti dal paragrafo 10 dello IAS 27, essendo interamente controllata da Atlantia S.p.A.. Inoltre, il bilancio d'esercizio chiuso al 31 dicembre 2007 è stato redatto ai sensi degli artt. 2 e 4 del d. lgs. N. 38/2005 ed in conformità agli International Financial Standards (IFRS) emanati dall'International Accounting Standard Board ed omologati dalla Commissione Europea, in vigore alla data di bilancio;
- abbiamo rilevato che, così come riferito nella Premessa del capitolo "Andamento economico-finanziario e altre informazioni", contenuto nella Relazione sulla Gestione, la Società ha redatto gli schemi riclassificati di conto economico, struttura patrimoniale e rendiconto finanziario per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2007, in confronto con i corrispondenti valori dell'esercizio precedente, in base ai principi contabili internazionali IFRS, emanati dall'International Accounting Standard Board ed omologati dalla Commissione Europea, in vigore al 31 dicembre 2007. Tali prospetti riclassificati non sono oggetto di verifica da parte della Società di Revisione e nella richiamata Premessa sono illustrate le differenze rispetto agli schemi ufficiali esposti nel capitolo "Prospetti Contabili";
- la contabilità è stata sottoposta ai controlli previsti dalla normativa da parte della società di revisione KPMG S.p.A., che nel corso degli incontri periodici avuti con il Collegio non ha evidenziato rilievi a riguardo;
- abbiamo verificato che non sono state presentate denunce di cui all'ex art. 2408 del Codice Civile, così come non sono stati presentati esposti di alcun genere;
- abbiamo preso atto che nel corso del 2007 l'Organismo di Vigilanza di Autostrade per l'Italia ha curato l'aggiornamento del Modello Organizzativo, di Gestione e Controllo adottato da Autostrade per l'Italia S.p.A. ai sensi del d. lgs. 231/01 individuando, anche con l'ausilio di consulenti penalisti, le implementazioni necessarie in relazione all'evoluzione normativa ed alle modifiche della struttura organizzativa della Società;

- abbiamo rilevato che nell'ambito della Relazione sulla gestione, nel paragrafo "Altre informazioni" contenuto nel capitolo "Andamento economico-finanziario e altre informazioni", è precisato che la Società, in conformità a quanto disposto dal Codice in materia di protezione dei dati personali (d.lgs. n.196/2003, allegato B, punto 26), ha provveduto all'aggiornamento del proprio Documento Programmatico sulla Sicurezza per l'anno 2007;
- il Collegio Sindacale nel corso dell'esercizio non ha rilasciato pareri;
- abbiamo esaminato il bilancio d'esercizio chiuso al 31 dicembre 2007, in merito al quale riferiamo quanto segue.
 - Non essendo a noi demandato il controllo analitico di merito sul contenuto del bilancio, abbiamo vigilato sull'impostazione generale data allo stesso, sulla sua generale conformità alla legge per quel che riguarda la sua formazione e struttura e a tale riguardo non abbiamo osservazioni particolari da riferire.
 - Abbiamo verificato l'osservanza delle norme di legge inerenti la predisposizione della relazione sulla gestione e a tale riguardo non abbiamo osservazioni particolari da riferire.
 - Per quanto a nostra conoscenza, gli Amministratori, nella redazione del bilancio, non hanno derogato alle norme di legge ai sensi dell'art. 2423, comma quattro, c.c..
 - Abbiamo verificato la rispondenza del bilancio ai fatti ed alle informazioni di cui abbiamo conoscenza a seguito dell'espletamento dei nostri doveri e non abbiamo osservazioni al riguardo.
 - Abbiamo preso atto che nella Relazione sulla Gestione è presente un capitolo intitolato "Eventi significativi e fattori di rischio" in cui gli Amministratori hanno riportato un'informativa dettagliata e proprie considerazioni in merito ad alcuni eventi che hanno caratterizzato l'esercizio 2007, anche in relazione alle possibili implicazioni future. In particolare, è stata data puntuale ed approfondita informazione in merito a:
 - Evoluzione del quadro normativo;
 - Firma schema di convenzione unica Autostrade per l'Italia – Anas in data 12 ottobre 2007;
 - Schemi di convenzione unica società controllate – Anas;
 - Progetto di fusione per incorporazione di Autostrade S.p.a. in Abertis Infraestructuras S.A.;
 - Atto di citazione ANAS notificato ad Autostrade per l'Italia;
 - Incrementi Tariffari 2007;
 - Richiesta Anas del 16 marzo 2007 in merito ad accantonamenti in bilancio 2006 da parte di Autostrade per l'Italia e delle altre controllate autostradali;
 - Richiesta Anas del 14 febbraio 2008 in merito ad accantonamenti in bilancio 2007 da parte di alcune controllate autostradali (Torino Savona S.p.A., Autostrade Meridionali S.p.A., Tangenziale di Napoli S.p.A., Strada dei Parchi S.p.A., SAT S.p.A.);
 - Ricorso al TAR Lazio per l'annullamento della delibera CIPE n. 3/2007 del 26 gennaio 2007 – Passante di Mestre;
 - Lettera di contestazione ANAS di inadempimento agli obblighi convenzionali;
 - Incrementi tariffari 2008;
 - Ricorso al TAR Lazio avverso Ministero Ambiente e Ministero Beni Culturali;
 - Istruttoria Antitrust sul servizio di soccorso meccanico in autostrada;
 - Altri contenziosi pendenti.
 - Considerando anche le informazioni assunte dall'organo di controllo contabile, proponiamo all'Assemblea di approvare il bilancio d'esercizio chiuso il 31 dicembre 2007, così come redatto dagli Amministratori.

L'attività di vigilanza sopra descritta è stata svolta in n. 12 riunioni del Collegio ed assistendo alle riunioni del Consiglio di Amministrazione che sono state tenute in n. 12.

Nel corso dell'attività di vigilanza svolta e sulla base delle informazioni ottenute dalla Società di Revisione, non sono state rilevate omissioni, fatti censurabili o irregolarità o comunque fatti significativi tali da richiederne la segnalazione agli organi di controllo o menzione nella presente relazione. Condividiamo, inoltre, la proposta di destinazione dell'utile così come formulata dal Consiglio di Amministrazione.

- Trotter Alessandro (Presidente) _____
- Celico Gaetana (Sindaco effettivo) _____
- Genta Giandomenico (Sindaco effettivo) _____
- Mastrapasqua Antonio (Sindaco effettivo) _____
- Meroi Stefano (Sindaco effettivo) _____

28 marzo 2008

.....

.....

Copia su supporto informatico conforme all'originale documento su
supporto cartaceo, ai sensi dell'art. 23 commi 3, 4 e 5 del D.Lgs.
82/2005, che si trasmette ad uso Registro Imprese, in termini utili
di registrazione.

Bollo assolto ai sensi del Decreto 22/02/2007 mediante M.U.I..

