

ATTIVITA' DI RICERCA E SVILUPPO

Le principali attività di ANAS S.p.A. legate all'innovazione tecnologica sono relative:

- ▶ alle attività del centro sperimentale di Cesano;
- ▶ al laboratorio Tiresia;
- ▶ alla ricerca sul riciclaggio delle pavimentazioni drenanti;
- ▶ al progetto Infonebbia.

IL CENTRO
SPERIMENTALE DI
CESANO

L'Anas, in questi anni, ha avviato importanti sperimentazioni e competitive ricerche che pongono la tecnologia al servizio della sicurezza stradale. Investire nella ricerca tecnologica rappresenta un importante contributo per la sicurezza stradale ma, nello stesso tempo, consente all'Italia di partecipare alla competizione internazionale nel settore delle tecnologie applicate alle infrastrutture.

Il Centro Sperimentale di Cesano, durante l'esercizio 2005, ha proseguito la propria attività volta al potenziamento ed alla riqualificazione della struttura. Da una puntuale riflessione sulle capacità produttive e sull'offerta di servizi, è stato migliorato, attraverso un'opportuna rivisitazione dei prodotti/mercati, la capacità di rispondere sia alle reali esigenze aziendali sia di proporsi come fornitore qualificato di servizi ad elevato valore aggiunto, migliorando in questo modo anche la capacità reddituale della struttura.

Nel corso dell'esercizio sono stati sostenuti costi per materiale di consumo per €/migliaia 85 interamente imputati al Conto Economico.

IL LABORATORIO
TIRESIA

Il nuovo laboratorio mobile "Tiresia" è un veicolo dotato di una sofisticata strumentazione in grado di misurare, in maniera completamente automatica, le prestazioni degli impianti di illuminazione delle strade e delle gallerie nonché la visibilità della segnaletica orizzontale e verticale e il rilevamento degli apparecchi di illuminazione eventualmente non funzionanti. Questo strumento sperimentale consente di effettuare campagne per il rilievo dei parametri illuminotecnici con regolarità, con costi moderati e su tutta l'estensione dell'impianto, ottimizzando i rendimenti senza che questo venga chiuso. Il laboratorio costituisce una risorsa tecnologica che permette, in modo rapido e con costi contenuti, un livello di accuratezza nelle misurazioni non raggiungibile con metodi e strumenti statici, garantendo l'adeguata illuminazione della rete stradale e riducendo i fattori di rischio per gli utenti. Il mezzo, concepito e realizzato in collaborazione con l'Istituto Elettronico Nazionale "Galileo Ferraris" di Torino, marcia fino ad una velocità di 90 km/h e monitora l'impianto di illuminazione con continuità permettendo di:

- misurare l'illuminazione orizzontale (verticale) sul manto stradale lungo linee parallele alla direzione longitudinale di corsia;

- misurare la luminanza del manto stradale su settori di strada anche contigui;
- rilevare la presenza di segnaletica orizzontale e verticale presente nel campo inquadrato;
- rilevare gli apparecchi non funzionanti.

Le misurazioni possono essere condotte in due diverse condizioni operative:

- modalità meteorologica: adatta per verifiche di collaudo o di tipo normativo dell'impianto. Il laboratorio opera a bassa velocità (< 10 km/h) ed in assenza di traffico;
- modalità normale: adatta per le verifiche ai fini di manutenzione dell'impianto oppure di confronto. Il laboratorio si muove a velocità più elevata (90 km/h) ed in assenza di traffico.

I parametri di misura sono ancorati all'effettiva posizione del mezzo, rilevata tramite una triangolazione tra due telecamere CCD ed un rilevatore di posizione. Tiresia è uno strumento progettato anche per l'analisi degli impianti installati in galleria ove opera avvalendosi di un sistema di posizionamento odometrico, finalizzato a superare i problemi legati al GPS.

Tiresia costituisce una soluzione assolutamente originale ed innovativa per rispondere alle esigenze dei soggetti gestori di infrastrutture viarie che sta riscuotendo, anche sulla base delle recenti circolari ministeriali in materia illuminotecnica, un evidente successo sia in termini di interesse tecnico-scientifico che in termini di richieste di prove.

Attualmente è allo studio un ulteriore laboratorio mobile destinato al rilievo della segnaletica che, avvalendosi di partnership ormai consolidate con primari istituti tecnico-scientifici, porterà alla predisposizione di elementi progettuali. Questo laboratorio mobile, realizzato avvalendosi delle più moderne tecnologie, verrà ultimato entro la metà dell'anno e, dopo una prima fase di collaudo, potrà essere posto in produzione già con l'inizio del 2007.

Nel corso dell'esercizio sono stati sostenuti costi per attrezzature specifiche per €/migliaia 16 interamente capitalizzati in quanto aventi utilità pluriennale.

LA RICERCA SUL
RICICLAGGIO DELLE
PAVIMENTAZIONI
DRENANTI

L'Anas, nell'ambito della pavimentazione stradale, sta sperimentando un prodotto all'avanguardia mondiale: l'asfalto drenante. Questo progetto tecnologico consente di garantire notevoli standard di sicurezza agli automobilisti neutralizzando una delle più diffuse cause di incidenti stradali, l'acquaplaning (lo slittamento dei veicoli causato dal fondo bagnato) e di coniugare quest'ultimo obiettivo, con la riduzione dell'impatto ambientale, attraverso significativi abbattimenti del livello di rumore e di rotolamento indotto dal traffico.

Il ricorso all'asfalto drenante consente l'utilizzo di materiali bituminosi drenanti che, grazie alla loro porosità, riescono ad assicurare agli automobilisti una maggiore aderenza alla pavimentazione e, di conseguenza, una maggiore sicurezza nella guida.

Le opere di manutenzione richiedono normalmente una fresatura periodica del manto stradale e il trasporto e lo smaltimento in discarica di ingenti volumi di pavimentazione di scarto. Se, per quanto riguarda l'asfalto di tipo regolare, sono da tempo state introdotte tecnologie basate sul suo recupero e ricondizionamento, per quanto concerne invece questa nuova tipologia di pavimentazione si sta lavorando, di intesa con partner internazionali, per ottenerne il completo riciclaggio. Attualmente l'asfalto drenante non è ancora interamente riciclabile: i cicli di manutenzione richiedono periodicamente la fresatura del manto stradale, il trasporto e l'eliminazione in discarica di grandi volumi di pavimentazione di scarto. Studiando le tecnologie già disponibili sul mercato per il recupero e il ricondizionamento dell'asfalto di tipo regolare si cerca di individuare soluzioni analoghe che siano valide anche per l'asfalto drenante.

L'Anas nel giugno 2003 ha sottoscritto un accordo di cooperazione con aziende giapponesi leader nel settore (Green Arm e Hitachi) per intraprendere un programma di ricerca e sviluppo che ne assicuri la piena riciclabilità sul posto. L'utilizzo di questa tecnologia, dunque, particolarmente all'avanguardia a livello mondiale, non solo potenzierà le prestazioni di sicurezza e consentirà un abbattimento dei costi di manutenzione stradale sul medio e lungo periodo ma migliorerà anche la performance ambientale. Il ricorso a questo mix innovativo, basato sull'uso di polimeri resistenti al calore, prevede una prima operazione di demolizione dello strato esistente senza che ne vengano alterate le caratteristiche. La sua successiva rigenerazione viene eventualmente integrata con altro materiale vergine (ridotto al solo 10%) e, quindi, si passa alla stesura del materiale rigenerato, incrementandone la durabilità. Il riscaldamento del conglomerato da rimuovere, avviene mediante l'uso di aria calda e non più di fiamma e ciò permette di contenere al massimo la formazione di fumi ed esalazioni nocive. Queste tecnologie consentiranno non solo una migliore performance ambientale ma anche una sensibile riduzione dei costi della manutenzione stradale.

Nel corso dell'esercizio sono stati sostenuti costi per €/migliaia 59 di cui €/migliaia 37 per imposte e tasse per esportazione di beni di terzi (che erano stati importati temporaneamente nel corso del 2004) ed €/migliaia 22 per prestazioni di terzi (spedizioniere doganale). I costi sono stati interamente imputati al Conto Economico.

IL PROGETTO INFONEBBIA

L'Anas, in collaborazione con il Centro Ricerche Fiat, ha avviato Infonebbia, un progetto di ricerca e sviluppo per la sicurezza stradale finalizzato alla sperimentazione di sistemi integrati di assistenza alla guida in caso di nebbia. Sensori per rilevare nebbia, code e incidenti, centrali elettroniche per rilevare in tempo reale le condizioni di visibilità, *safety car* dotate di sistemi anticollisione, dispositivi telematici per la comunicazione tra autoveicoli e centrale operativa: sono alcune delle tecnologie avanzate che consentono alle infrastrutture di interagire con i veicoli che le percorrono e segnalare ai conducenti le situazioni di rischio imminente. La sperimentazione è iniziata sulla Brescia - Padova, e interessa ora anche la Torino - Caselle, dove sono impiegati sensori di rilevamento nebbia, guide di luce a matrice elettronica a LED, telecamere, nuovi sistemi ITS con pannelli a messaggio variabile per le notizie sul traffico, sulla cui base, l'Anas e il Centro Ricerche Fiat hanno avviato il progetto SI-

PASS per lo sviluppo di un innovativo sistema di pagamento/pedaggio a libero scorrimento ed a basso costo per strade extra-urbane.

Durante il periodo dei Giochi Olimpici invernali di Torino 2006, i dati di traffico, rilevati dai sensori installati sul raccordo Torino - Caselle sono stati trasmessi al TOC (Traffic Operating Center) del comitato organizzatore dei Giochi che ha ricevuto informazioni dalla Centrale operativa della Polstrada, dalla Sala Operativa Anas, dal gruppo Autostrade e dall'Ativa, che gestisce le tangenziali torinesi.

Grazie all'approccio integrato di Infonebbia, il gestore stradale riceve in tempo reale le informazioni rilevate dai 'Cantoniери Elettronici', speciali centraline distribuite lungo le tratte stradali, in grado di elaborare i segnali in arrivo da sensori di differenti tipologie (radar, telecamere, infrarossi, visibilità) e di ricostruire lo stato di tutte le tratte monitorate e di suggerire le azioni di intervento appropriate *safety car*, equipaggiate con radar, barra a messaggio variabile e sistema telematico per il collegamento con la Centrale Operativa, intervengono in caso di necessità ponendosi alla guida dei veicoli e limitandone la velocità. Una centrale operativa riceve i dati da ogni Cantoniере Elettronico, elabora strategie di intervento a livello globale e coordina le *safety car*. Le strategie di supporto alla viabilità si avvalgono di pannelli a messaggio variabile basati su tecnologia *ChipLed*, guide luminose 'intelligenti', dispositivi telematici per la sicurezza (presenti sulle *safety car* e su flotte di veicoli privati in transito) per essere di aiuto alla guida ed alla circolazione.

Nel corso dell'esercizio sono stati sostenuti costi per ricerca e sviluppo per €/migliaia 1.840 interamente capitalizzati in quanto aventi utilità pluriennale.



RAPPORTI CON SOCIETÀ' PARTECIPATE

SOCIETÀ CONTROLLATE

QUADRILATERO MARCHE-UMBRIA S.P.A.

La Quadrilatero Marche Umbria S.p.A. è stata costituita, in qualità di Soggetto Attuatore Unico, per la realizzazione del progetto pilota denominato "Asse viario Marche Umbria e Quadrilatero di penetrazione interna" (delib. del CIPE del 21 dicembre 2001 n. 121 e del 31 ottobre 2002 n. 93 e del 27 maggio 2004 n. 13). Il progetto costituisce un'infrastruttura strategica di preminente interesse nazionale ai sensi della L. 21 dicembre 2001, n. 443.

La quota di partecipazione di ANAS è pari al 51% al 31/12/05.

Il bilancio d'esercizio al 31/12/05 della Società evidenzia un valore della produzione pari a €/migliaia 3.710, in incremento rispetto all'anno precedente per €/migliaia 113, principalmente per effetto dei Contributi in conto esercizio.

A fronte di ciò si rilevano costi della produzione pari a €/migliaia 3.873 leggermente minori rispetto all'anno precedente (€/migliaia 3.958 nel 2004); la riduzione è essenzialmente dovuta a minori oneri diversi di gestione.

Pertanto si ha una differenza della produzione negativa pari a €/migliaia 163 (€/migliaia 361 nel precedente esercizio).

Il saldo dei proventi e oneri finanziari pari a €/migliaia 10 è dovuto principalmente ai proventi finanziari, notevolmente ridotti rispetto al precedente esercizio (€/migliaia 31).

Le imposte dell'esercizio 2005 sono pari ad €/migliaia 39.

Alla luce di quanto rappresentato, l'esercizio 2005 si chiude con un risultato economico negativo (€/migliaia 213) dovuto essenzialmente ai costi sostenuti per il consolidamento di attività propedeutiche alla realizzazione del Progetto.

L'assemblea ha deliberato l'utilizzo dei versamenti in conto futuri aumenti di capitale sociale per ripianare le perdite pregresse e quella dell'esercizio.

I risultati di bilancio nella società sono sinteticamente riepilogati nella seguente tabella.

Quadrilatero Marche-Umbria S.p.a.

Importi in migliaia di €

STATO PATRIMONIALE ATTIVO		2005	2004
A - CREDITI VERSO SOCI PER VERSAMENTI ANCORA DOVUTI		0	0
B - IMMOBILIZZAZIONI			
I - Immobilizzazioni immateriali		4	8
II - Immobilizzazioni materiali		14	9
III - Immobilizzazioni finanziarie		0	0
TOTALE IMMOBILIZZAZIONI		18	17
C - ATTIVO CIRCOLANTE			
I - Rimanenze		2.682	10.034
II - Crediti		14.610	528
III - Attività fin. che non costituiscono immobilizzazioni		0	0
IV - Disponibilità liquide		1	1.177
TOTALE ATTIVO CIRCOLANTE		17.293	11.739
D - RATEI E RISCONTI ATTIVI		0	0
TOTALE ATTIVO		17.311	11.756
STATO PATRIMONIALE PASSIVO			
A - PATRIMONIO NETTO		2.117	2.330
B - FONDI PER RISCHI ED ONERI		0	0
C - FONDO PER TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO		0	0
D - DEBITI		15.194	9.426
E - RATEI E RISCONTI PASSIVI		0	0
TOTALE PASSIVO		17.311	11.756
CONTO ECONOMICO			
A - VALORE DELLA PRODUZIONE		3.710	3.597
B - COSTI DELLA PRODUZIONE		3.873	3.958
DIFFERENZA FRA VALORE E COSTI DELLA PRODUZIONE (A-B)		-163	-361
C - PROVENTI E ONERI FINANZIARI		10	31
D - RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITA'		0	0
E - PROVENTI E ONERI STRAORDINARI		0	0
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE		-174	-330
IMPOSTE DELL'ESERCIZIO		-39	-36
RISULTATO NETTO DELL'ESERCIZIO		-213	-366
CONTI D'ORDINE		1.923.305	0

SOCIETÀ COLLEGATE**SOCIETÀ ITALIANA PER IL TRAFORO DEL MONTE BIANCO S.P.A.**

La Società Italiana per il Traforo del Monte Bianco S.p.A. è stata costituita per la costruzione e l'esercizio della omonima galleria stradale, il miglioramento del sistema viario di accesso al Traforo, la costruzione e/o gestione di trafori internazionali, la partecipazione ad iniziative di collegamento intermodale del trasporto commerciale su ruota, l'acquisizione di partecipazioni ritenute opportune al raggiungimento dello scopo sociale.

In attuazione di quanto previsto dalla Convenzione tra l'Italia e la Francia stipulata a Parigi il 14 marzo 1953, la società gestisce, in concessione dall'Anas, a metà con la rispettiva società concessionaria francese Autoroutes et Tunnel du Mont Blanc, il traforo, con scadenza fissata al 2035.

La quota di partecipazione di ANAS è pari al 32% al 31/12/05.

Per quanto concerne questa società occorre sottolineare preliminarmente che l'esercizio 2005, dopo la riapertura al traffico avvenuta nel marzo 2002, sia stato il secondo a beneficiare per l'intero anno dell'abolizione delle regole restrittive imposte al traforo del Monte Bianco per la circolazione dei veicoli pesanti, il cui transito – come è noto – fino al 29 febbraio 2003 è rimasto vincolato al regime del senso unico alternato. Al riguardo occorre evidenziare come, ancorché sia stato annullato tale penalizzante dispositivo, il ritorno dei veicoli commerciali – che avevano necessariamente abbandonato l'itinerario, nei circa tre anni di chiusura del traforo, utilizzando in sostituzione principalmente l'itinerario alternativo del traforo del Fréjus – si sia successivamente rivelato incerto.

Il recupero di una quota di traffico pesante più favorevole per il Traforo del Monte Bianco avvenuto – sia pure con lenta progressività – nel 2004 (passata dal 21,5% di inizio anno al 25% di fine anno), è proseguito nel corso del 2005 arrivando a toccare nel mese di maggio il 29% dei transiti complessivi, fino a quando il 4 giugno 2005 il Traforo del Fréjus è stato chiuso al traffico in seguito ad un incendio sviluppatosi da un TIR in transito che ha provocato vittime e seri danni alle strutture della galleria. Ciò ha comportato effetti significativi non tanto sui transiti dei veicoli leggeri – i quali già dal marzo 2002 erano tornati ad un livello prossimo a quello del '98 (50% dei transiti complessivi) – ma sui transiti dei veicoli pesanti, cui le predette alternative di attraversamento sono precluse e, che dunque, hanno scelto l'itinerario del Monte Bianco in misura particolarmente indicativa. Ciò ha costretto la Società ad adottare misure di gestione e di regolazione del traffico adeguate all'emergenza e, comunque, compatibili con il rispetto delle norme di sicurezza stabilite dal regolamento di circolazione.

Le conseguenze più importanti dal punto di vista del più volte auspicato riequilibrio del traffico pesante si sono verificate, tuttavia, solo dopo la riapertura del Traforo del Fréjus. In settembre e nei mesi successivi la quota di transiti del Traforo del Monte Bianco si è assestata sul 39-40%, con un recupero efficace rispetto

all'ultima quota (29%) registrata a maggio del 2005. L'incremento del traffico ha manifestato i suoi riflessi positivi sugli introiti da pedaggio, che hanno fatto registrare un significativo incremento rispetto all'anno precedente (+55,9%), dovuto, in parte, anche all'applicazione dei due adeguamenti tariffari previsti dagli accordi intergovernativi dell'ottobre 2001. In conseguenza di ciò, nell'ambito della gestione economica si rileva un valore della produzione (€/migliaia 53.032) di molto superiore rispetto a quello registrato l'anno precedente (€/migliaia 35.775 nel 2004), a fronte del quale si riscontrano costi della produzione pari ad €/migliaia 40.675, maggiori dell'esercizio precedente (€/migliaia 33.454), in relazione, principalmente, alle spese per prestazioni di servizi ed agli accantonamenti effettuati nel 2005, per rischi diversi (relativi a potenziali contenziosi e vertenze riguardanti richieste di risarcimenti per danni a persone e cose derivanti dall'incendio del 1999) e per spese di ripristino e sostituzione di beni gratuitamente devolvibili, ovvero per il mantenimento della funzionalità delle infrastrutture in concessione. A fronte di ciò si registra un Margine Operativo Lordo (MOL) per l'esercizio 2005 pari ad €/migliaia 28.377, superiore a quello rilevato nell'esercizio precedente (€/migliaia 13.209 nel 2004). Tale variazione positiva del MOL è dovuta in massima parte all'incremento dei ricavi registrato nel corso del 2005. I debiti complessivi della Società al 31.12.2005 ammontano a €/migliaia 132.765. A fronte di ciò si rilevano oneri finanziari per complessivi €/migliaia 5.398 (di cui €/migliaia 4.445 per interessi passivi maturati nell'esercizio a fronte dei finanziamenti concessi dagli Istituti di Credito).

In conclusione, l'esercizio 2005 si chiude con un utile d'esercizio pari ad €/migliaia 10.956 (con un'inversione di tendenza rispetto alle rinnovate perdite degli esercizi precedenti) che l'Assemblea degli azionisti della Società ha deliberato di destinare per €/migliaia 548 (pari al 5%) a riserva legale e per €/migliaia 10.408 a parziale copertura delle perdite riportate a nuovo dai precedenti esercizi.

I risultati di bilancio nella società sono sinteticamente riepilogati nella seguente tabella.

Trafo del Monte Bianco S.p.a.

Importi in migliaia di €

STATO PATRIMONIALE ATTIVO		2005	2004
A - CREDITI VERSO SOCI PER VERSAMENTI ANCORA DOVUTI			
B - IMMOBILIZZAZIONI			
I - Immobilizzazioni immateriali	66	332	
II - Immobilizzazioni materiali	133.805	143.069	
III - Immobilizzazioni finanziarie	165.801	165.818	
TOTALE IMMOBILIZZAZIONI	299.671	309.219	
C - ATTIVO CIRCOLANTE			
I - Rimanenze	0	0	
II - Crediti	37.233	16.629	
III - Attività fin. che non costituiscono immobilizzazioni	0	0	
IV - Disponibilità liquide	132	670	
TOTALE ATTIVO CIRCOLANTE	37.365	17.299	
D - RATEI E RISCONTI ATTIVI	565	838	
TOTALE ATTIVO	337.601	327.356	
STATO PATRIMONIALE PASSIVO			
A - PATRIMONIO NETTO		194.182	183.226
B - FONDI PER RISCHI ED ONERI		7.466	3.106
C - FONDO PER TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO		1.894	1.808
D - DEBITI		132.765	137.798
E - RATEI E RISCONTI PASSIVI		1.294	1.418
TOTALE PASSIVO	337.601	327.356	
CONTO ECONOMICO			
A - VALORE DELLA PRODUZIONE		53.032	35.775
B - COSTI DELLA PRODUZIONE		-40.675	-33.454
DIFFERENZA FRA VALORE E COSTI DELLA PRODUZIONE (A-B)		12.357	2.321
C - PROVENTI E ONERI FINANZIARI		-5.299	-5.261
D - RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITA'		0	0
E - PROVENTI E ONERI STRAORDINARI		-328	2.452
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE		6.730	-488
RISULTATO NETTO DELL'ESERCIZIO		10.956	-1.334
CONTI D'ORDINE		39.047	48.448

SOCIETA' ITALIANA PER IL TRAFORO DEL FREJUS S.P.A.

La Società Italiana per il Traforo del Frejus S.p.A. è stata costituita per la costruzione e l'esercizio della omonima galleria stradale e potrà svolgere, in Italia e all'estero, le attività d'impresa diversa da quella principale, nonché da quelle analoghe o strumentali ausiliarie del servizio autostradale attraverso l'assunzione diretta di partecipazioni di collegamento o di controllo in altre società.

La quota di partecipazione di ANAS è pari al 32% al 31/12/05.

Nell'analisi del bilancio d'esercizio 2005 si può evidenziare preliminarmente come il 2005 sia stato un anno particolarmente significativo per la Società per le iniziative legate alle Olimpiadi invernali di Torino 2006, con riferimento alle quali la Società è stata uno dei protagonisti principali, acquisendo anche il ruolo e lo status di Fornitore Ufficiale dei Giochi Olimpici.

In tale veste la SITAF ha dato vita ad una molteplicità di attività che hanno riguardato interventi infrastrutturali (lavori per la quarta corsia dell'A32 e per lo svincolo di Bardonecchia), interventi impiantistici (attività di gestione e di controllo generalizzato del traffico veicolare, nonché di diffusione in tempo reale delle informazioni all'utenza) e interventi sul pedaggiamento (adeguamento innovativo del sistema di pedaggio che consente agli utenti dotati di apposito *trasponder* e carta dedicata di effettuare il passaggio alle barriere senza arresto). L'evento Olimpico è stato anche l'occasione per testare la funzionalità dell'A32 sia dal punto di vista impiantistico, che dell'efficienza di tutti i servizi connessi alla viabilità: alla funzione olimpica dell'arteria è stata data opportuna rilevanza con l'allestimento di un'apposita segnaletica – sia temporanea che permanente – e con un'attività di comunicazione finalizzata ad evidenziare il ruolo fondamentale rivestito dall'autostrada nel contesto dei Giochi Olimpici, oltre che nei collegamenti nazionali ed internazionali. La Società, nel corso dell'esercizio 2005, ha provveduto, altresì, a creare nuove opportunità di sviluppo e di reddito attraverso le proprie partecipate incaricate di svolgere attività di tipo diverso, ancorché correlato, dal "core business".

L'anno 2005 è stato anche segnato dal tragico incidente del 4 giugno, giorno in cui si è sviluppato un incendio a bordo di un veicolo pesante quasi al centro del traforo del Frejus, in territorio francese, che ha presto assunto grandi dimensioni e coinvolto altri mezzi pesanti provenienti dalla direzione opposta. Tale incidente, oltre ai notevoli danni all'infrastruttura, ha portato con sé anche forti e negative ripercussioni economiche per la Società, dovute ai mancati incassi durante il periodo di chiusura del tunnel (che è stato totale per un paio di mesi e parziale fino al mese di novembre 2005) e alle spese di riparazione e di ripristino dell'infrastruttura. Dal punto di vista dei transiti, da un lato si rileva che il rapporto tra i trafori del Monte Bianco e del Frejus riguardante i mezzi pesanti si attesta, al momento, nella misura del 60% (Frejus) e del 40% (Monte Bianco), dall'altro, si evidenzia come i dati del traffico merci testimonino come stia continuando la diminuzione dei transiti dell'intero corridoio Frejus – Monte Bianco. Si può ritenere che una delle cause di tale diminuzione sia costituita dai ridottissimi tassi di crescita, se non, in alcuni casi, dalla stagnazione economica di

diversi Paesi europei, tra i quali Italia e Francia che sono le zone di destinazione-origine della maggior parte delle merci che attraversano il Frejus. Per quel che riguarda più direttamente il Frejus, il fenomeno della riduzione dei transiti ha anche altre cause, tanto di carattere generale (interdizione ai mezzi Euro 1 e costo del transito attraverso il tunnel), che di tipo particolare (concorrenza degli altri valichi alpini e del *ferroustage*).

Premesso ciò si rilevano, nell'ambito della gestione economica, ricavi netti da pedaggio pari ad €/migliaia 93.177 evidenziandosi un notevole decremento (circa 24,7 €/milioni) rispetto all'anno precedente, essenzialmente riconducibile alla diminuzione dei transiti. A fronte di tali ricavi si registrano costi della produzione pari ad €/migliaia 70.953, minori rispetto all'anno precedente (€/migliaia 76.261 nel 2004). Tutto ciò fa registrare un MOL (Margine Operativo Lordo) per l'esercizio 2005 pari ad €/migliaia 52.496, significativamente inferiore a quello rilevato nell'esercizio precedente (€/migliaia 69.992 nel 2004), in quanto, nonostante il contenimento dei costi operativi – allineati a quelli dell'anno precedente (circa 51,6 milioni di euro nel 2005) – si registrano circa 17,3 milioni di euro di ricavi in meno rispetto al 2004, decremento che sale a circa 24,7 milioni di euro se si considerano i soli introiti da pedaggio netti. Dal punto di vista finanziario si registra un indebitamento complessivo pari a €/migliaia 1.276.840, di cui €/migliaia 957.779 v/Fondo Centrale di Garanzia e €/migliaia 222.203 v/Banche. A fronte di ciò si rilevano oneri finanziari per complessivi €/migliaia 9.549 (di cui €/migliaia 9.215 per interessi su debiti v/Banche e €/migliaia 334 per debiti v/altre imprese), notevolmente inferiori rispetto all'anno precedente (€/migliaia 13.589 nel 2004).

In conclusione, l'esercizio 2005 chiude con un risultato ampiamente positivo (€/migliaia 18.204) grazie, appunto, ad una gestione attenta al contenimento dei costi operativi e al saldo positivo della gestione straordinaria.. L'Assemblea degli azionisti della Società ha deliberato di destinare l'utile di esercizio ad incremento del Patrimonio netto (€/migliaia 910 (pari al 5%) a Riserva legale, €/migliaia 1.264 a "Riserva da rivalutazione delle partecipazioni ex art. 2426 c.c." ed il residuo, pari a €/migliaia 16.030, a Riserva straordinaria. Per quanto concerne, infine, il bilancio consolidato, comprendente il bilancio della capogruppo SITAF ed i bilanci delle controllate Sitalfa S.p.A., Musinet S.p.A. e Tecnositaf S.p.A., da questo risulta un utile consolidato di €/migliaia 18.850 (€/migliaia 22.209 migliaia di euro nel 2004), il cui decremento rispetto all'esercizio precedente consegue al minor utile della Capogruppo.

I risultati di bilancio nella società sono sinteticamente riepilogati nella seguente tabella.

Sitaf S.p.a

Importi in migliaia di €

STATO PATRIMONIALE ATTIVO		2005	2004
A - CREDITI VERSO SOCI PER VERSAMENTI ANCORA DOVUTI		0	0
B - IMMOBILIZZAZIONI			
I - Immobilizzazioni immateriali		56.059	57.239
II - Immobilizzazioni materiali		1.254.722	1.166.112
III - Immobilizzazioni finanziarie		13.410	11.595
TOTALE IMMOBILIZZAZIONI		1.324.191	1.234.945
C - ATTIVO CIRCOLANTE			
I - Rimanenze		2.808	2.797
II - Crediti		140.152	150.774
III - Attività fin. che non costituiscono immobilizzazioni		0	0
IV - Disponibilità liquide		2.714	2.673
TOTALE ATTIVO CIRCOLANTE		145.674	156.244
D - RATEI E RISCONTI ATTIVI		798	955
TOTALE ATTIVO		1.470.663	1.392.145
STATO PATRIMONIALE PASSIVO			
A - PATRIMONIO NETTO		136.096	117.892
B - FONDI PER RISCHI ED ONERI		51.954	58.481
C - FONDO PER TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO		5.327	5.113
D - DEBITI		1.276.840	1.209.894
E - RATEI E RISCONTI PASSIVI		446	764
TOTALE PASSIVO		1.470.663	1.392.145
CONTO ECONOMICO			
A - VALORE DELLA PRODUZIONE		104.122	121.411
B - COSTI DELLA PRODUZIONE		-70.953	-76.261
DIFFERENZA FRA VALORE E COSTI DELLA PRODUZIONE (A-B)		33.169	45.150
C - PROVENTI E ONERI FINANZIARI		-8.565	-12.916
D - RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITA'		1.188	1.604
E - PROVENTI E ONERI STRAORDINARI		3.401	351
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE		29.193	34.189
IMPOSTE		-10.989	-13.507
RISULTATO NETTO DELL'ESERCIZIO		18.204	20.682
CONTI D'ORDINE		1.202.998	1.208.559

C.I.I.T.I. – Consorzio Italiano Infrastrutture e Trasporti per l'Iraq

Il Consorzio, di cui fanno parte ANAS, ENAC, ENAV FS ed ITALFERR, è stato costituito l'11 marzo 2004 con lo scopo specifico di assumere ed eseguire, per conto dei consorziati e per incarico del Ministero degli Affari Esteri, i servizi finalizzati alla elaborazione del "Piano Nazionale dei Trasporti dell'Iraq".

La quota di partecipazione di ANAS è pari al 40% al 31/12/05.

Nel bilancio d'esercizio al 31/12/05 - secondo anno di attività del Consorzio - risulta un valore della produzione pari ad €/migliaia 665 principalmente riconducibile al riaddebito integrale dei costi sostenuti ai consorziati.

A fronte di tali ricavi si registrano costi della produzione pari ad €/migliaia 685 dovuti principalmente a costi per servizi in quanto il consorzio sta attuando studi e progetti.

Alla luce di quanto rappresentato, l'esercizio 2005 si chiude con un risultato economico pari a zero in quanto tutti i costi del consorzio sono ripartiti tra i consorziati.

I risultati di bilancio nella società sono sinteticamente riepilogati nella seguente tabella.

C.I.I.T.I.

Consorzio Italiano Infrastrutture e Trasporti per l'Iraq

Importi in migliaia di €

STATO PATRIMONIALE ATTIVO		2005	2004
A - CREDITI VERSO SOCI PER VERSAMENTI ANCORA DOVUTI		400	400
B - IMMOBILIZZAZIONI			
I - Immobilizzazioni immateriali		3	20
II - Immobilizzazioni materiali		0	0
III - Immobilizzazioni finanziarie		0	0
TOTALE IMMOBILIZZAZIONI		3	20
C - ATTIVO CIRCOLANTE			
I - Rimanenze		0	0
II - Crediti		976	978
III - Attività fin. che non costituiscono immobilizzazioni		0	0
IV - Disponibilità liquide		534	477
TOTALE ATTIVO CIRCOLANTE		1.510	1.455
D - RATEI E RISCONTI ATTIVI		0	18
TOTALE ATTIVO		1.913	1.893
STATO PATRIMONIALE PASSIVO			
A - PATRIMONIO NETTO		1.000	1.000
B - FONDI PER RISCHI ED ONERI		0	0
C - FONDO PER TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO		0	0
D - DEBITI		913	893
E - RATEI E RISCONTI PASSIVI		0	0
TOTALE PASSIVO		1.913	1.893
CONTO ECONOMICO			
A - VALORE DELLA PRODUZIONE		665	1.305
B - COSTI DELLA PRODUZIONE		-685	-1.223
DIFFERENZA FRA VALORE E COSTI DELLA PRODUZIONE (A-B)		-20	81
C - PROVENTI E ONERI FINANZIARI		3	0
D - RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITA'		0	0
E - PROVENTI E ONERI STRAORDINARI		29	0
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE		12	82
IMPOSTE		-12	-82
RISULTATO NETTO DELL'ESERCIZIO		0	0

ALTRE SOCIETÀ PARTECIPATE**STRETTO DI MESSINA S.P.A.**

La società Stretto di Messina S.p.A. è stata costituita, a norma dell'art. 2 della L. 17 dicembre 1971, n. 1158, con lo scopo di effettuare lo studio, la progettazione e la costruzione di un'opera per il collegamento stabile viario e ferroviario e dei pubblici servizi tra la Sicilia ed il continente e per l'esercizio del collegamento e la manutenzione di detta opera, salvo quanto previsto dalla menzionata legge in ordine all'esercizio ferroviario, nonché lo svolgimento di ogni connessa attività, anche attraverso società partecipate.

La quota di partecipazione di ANAS è pari al 13% al 31/12/05.

Il bilancio d'esercizio al 31/12/05 della Società evidenzia un valore della produzione pari ad €/migliaia 20.025, in incremento rispetto all'anno precedente per €/migliaia 2.362, principalmente riconducibile alla capitalizzazione dei costi sostenuti nell'esercizio per le attività specificamente attribuibili all'oggetto del programma.

A fronte di ciò si rilevano costi della produzione pari ad €/migliaia 21.297, maggiori rispetto all'anno precedente, ciò in relazione, essenzialmente, all'ulteriore fase di crescita delle attività sociali svolte per la preparazione e la gestione della gara per la selezione del Contraente generale, del *Project management consultant*, del Monitore ambientale, del *Broker* assicurativo, nonché, parallelamente, per dotare la Società di un assetto organizzativo adeguato per affrontare i futuri impegni.

A seguito di quanto sopra il MOL (Margine Operativo Lordo) per l'esercizio 2005 risulta pari ad €/migliaia 325 inferiore all'anno precedente (€/migliaia 965) per effetto delle maggiori spese sostenute durante l'esercizio – rispetto al 2004 – per prestazioni di servizi.

Dal punto di vista finanziario si rileva un indebitamento complessivo pari a €/migliaia 8.050, in relazione al quale si registrano oneri finanziari per complessivi €/migliaia 11 (€/migliaia 19 nell'esercizio 2004), cui corrispondono proventi finanziari pari ad €/migliaia 3.004, il cui valore fa registrare, dunque, un incremento significativo rispetto all'anno precedente (€/migliaia 1.754 nel 2004), essenzialmente riconducibile all'incremento degli interessi attivi sui depositi bancari, nonché alle quote, di competenza degli esercizi 2004 e 2005, degli interessi sul contributo per la progettazione preliminare dell'opera, assegnato alla Società con decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze del 23 dicembre 2004, registrato alla Corte dei Conti il 24 febbraio 2005. In conclusione, considerata l'assenza di ricavi tipici – tenuto conto che l'attività della Società è principalmente concentrata sulle attività di progettazione e di gara per la realizzazione dell'opera – l'esercizio 2005 si chiude con un utile d'esercizio marginale, pari ad €/migliaia 1.240 che l'Assemblea dei azionisti della Società ha deliberato di destinare per €/migliaia 62 (pari al 5%) a riserva legale e per €/migliaia 1.178 a copertura parziale delle perdite pregresse.

Nel corso dell'esercizio sono state, inoltre, portate a termine le attività già avviate per l'individuazione dei soggetti cui affidare le attività necessarie alla realizzazione del Ponte sullo Stretto. In particolare, la gara del *General Contractor* è stata aggiudicata al raggruppamento Impregilo SpA (mandataria) Sacyr SA, Società Italiana per Condotte d'Acqua SpA, CMC di Ravenna, Ishikawajima-Harima Heavy Industries CO Ltd, A.C.I. Scpa Consorzio Stabile. Per la propria attività di Alta Sorveglianza la Società, a seguito di esperimento di gara internazionale, ha affidato, nel mese di gennaio scorso, il contratto di Project Management Consulting all'americana Parson Transportation Group che ha offerto un ribasso pari al 20,1% sull'importo a base di gara (150 €/milioni). Lo scorso mese di febbraio sono stati altresì individuati gli aggiudicatari delle gare per l'affidamento dell'incarico delle attività di monitoraggio ambientale, territoriale e sociale inerente alla realizzazione del Ponte e dei suoi collegamenti stradali e ferroviari sui versanti Calabria e Sicilia, sono stati inoltre individuati gli aggiudicatari della gara internazionale per la selezione del Broker che garantirà alla Società un supporto tecnico, amministrativo e gestionale, sia nella fase di predisposizione del bando di gara per la selezione delle compagnie assicuratrici, che per la stipula delle relative polizze e la gestione delle stesse gare (inclusa la gestione dei sinistri) aggiudicate rispettivamente al raggruppamento temporaneo guidato da Fenice S.p.A. ed a Marsh S.p.A.

La Società ha dato, altresì, impulso all'attività di individuazione e reperimento dei finanziamenti necessari ad integrare, secondo la logica della finanza di progetto, le risorse già messe a disposizione degli azionisti: infatti, con la collaborazione degli advisor finanziari MCC e The Royal Bank of Scotland, è stato avviato lo studio per strutturare operativamente l'avvio, nei prossimi mesi, della raccolta di capitali. Si ricorda inoltre che, con l'avvenuta aggiudicazione definitiva della gara per il *General Contractor* e per il Project Management Consultant, al fine di disporre delle risorse finanziarie necessarie a coprire i fabbisogni finanziari collegati alla prima fase di realizzazione dell'opera, si è reso opportuno confermare in termini di impegno finanziario degli azionisti quanto già ipotizzato nel budget iniziale, richiamando, a fine anno, ulteriori tre decimi a valere sull'aumento di capitale già sottoscritto (attualmente, il capitale ancora da versare da parte di ANAS risulta pari all'importo di €/migliaia 17.556).

I risultati di bilancio nella società sono sinteticamente riepilogati nella seguente tabella.

Stretto di Messina S.p.A.*Importi in migliaia di €*

STATO PATRIMONIALE ATTIVO		2005	2004
A - CREDITI VERSO SOCI PER VERSAMENTI ANCORA DOVUTI		122.618	214.581
B - IMMOBILIZZAZIONI			
I - Immobilizzazioni immateriali		2.827	1.509
II - Immobilizzazioni materiali		129.668	109.579
III - Immobilizzazioni finanziarie		22.251	25
TOTALE IMMOBILIZZAZIONI		154.745	111.114
C - ATTIVO CIRCOLANTE			
I - Rimanenze		0	0
II - Crediti		3.573	3.083
III - Attività fin. che non costituiscono immobilizzazioni		0	0
IV - Disponibilità liquide		145.769	75.887
TOTALE ATTIVO CIRCOLANTE		149.341	78.970
D - RATEI E RISCONTI ATTIVI		150	76
TOTALE ATTIVO		426.854	404.740
STATO PATRIMONIALE PASSIVO			
A - PATRIMONIO NETTO		391.598	390.358
B - FONDI PER RISCHI ED ONERI		25	25
C - FONDO PER TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO		1.205	890
D - DEBITI		8.050	8.195
E - RATEI E RISCONTI PASSIVI		25.976	5.272
TOTALE PASSIVO		426.854	404.740
CONTO ECONOMICO			
A - VALORE DELLA PRODUZIONE		20.025	17.663
B - COSTI DELLA PRODUZIONE		-21.297	-18.844
DIFFERENZA FRA VALORE E COSTI DELLA PRODUZIONE (A-B)		-1.273	-1.181
C - PROVENTI E ONERI FINANZIARI		2.993	1.735
D - RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITA'		0	0
E - PROVENTI E ONERI STRAORDINARI		-34	-63
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE		1.686	491
IMPOSTE		-446	-257
RISULTATO NETTO DELL'ESERCIZIO		1.240	234

CONTI D'ORDINE**733.569.653 10.115.701**