

Le tecnologie messe sotto esame sono quelle oggi più diffuse; dal laser al radar, fino alla fusione di due o più tecnologie a sistema in grado di rilevare velocità del veicolo, peso e classificazione. Una sala di controllo presso il CSS ha consentito le relative acquisizioni che sono state sottoposte a procedure di test specifiche per la determinazione delle *performance* del sistema.

Le misurazioni sono state effettuate in diverse condizioni di traffico e climatiche per una durata di dodici mesi (fig. 2); i risultati sono incoraggianti poiché dimostrano un buon grado di precisione ovviamente variabile tra i diversi dispositivi. Le prestazioni però sono legate anche alla robustezza del sistema, parametro che gioca un ruolo fondamentale nel risultato finale. L'equilibrio tra affidabilità e precisione è la chiave per poter definire delle specifiche tecniche valide per i sistemi di monitoraggio del traffico.

Nell'ambito del ruolo di qualificato fornitore di servizi ad elevato valore aggiunto vanno letti gli investimenti del Centro Sperimentale in particolare relativi al nuovo Scrim (fig. 3) destinato ad essere utilizzato per il controllo e la misura dell'aderenza trasversale (CAT), la tessitura (TXT) ed il profilo longitudinale e indice di confort (IRI) delle pavimentazioni stradali. Si è deciso di dotare questo nuovo mezzo (normalmente in grado di rilevare i soli parametri di CAT e TXT) di attrezzature supplementari, compreso la georeferenziazione dei rilievi (GPS) e l'acquisizione del filmato video del tracciato stradale, al fine di ottenere una macchina più completa che con un solo passaggio riesca a ottenere più risultati divenendo economicamente e tecnicamente più vantaggiosa.



Fig. 3: lo scrim

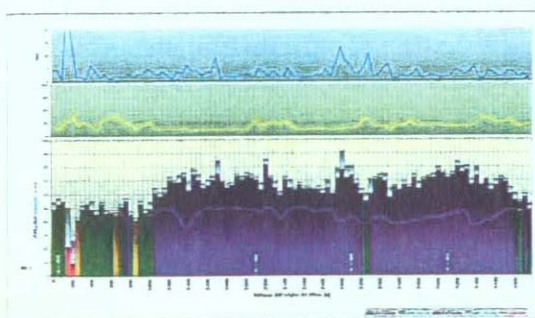


Fig. 4: elaborazione dati

Tale soluzione, innovativa sul territorio nazionale, risponde sia alle esigenze di soggetti gestori di infrastrutture che, nel tentativo di parametrizzare a loro volta i propri servizi, ricorrono con maggiore frequenza e con accresciuta competenza tecnica all'impiego di modalità prestazionali, sia a precisi compiti di sorveglianza che Anas conduce nei confronti di gestori autostradali in concessione.

Pare opportuno segnalare inoltre come gli sviluppi di norme e disposizioni legislative nell'ambito dei controlli di parametri illuminotecnici per gli impianti di

illuminazione pubblica, a cominciare dalla UNI 11095 del dicembre 2003, all'aggiornamento del documento CIE di riferimento in questo ambito (CIE n. 88-2004) e al D.M. 14 settembre 2005, hanno reso sensibili i gestori delle strade circa le verifiche illuminotecniche finalizzate al mantenimento minimo normativo soprattutto negli impianti in galleria. Tale problematica appare in tutta la sua evidenza se si tiene conto della particolare consistenza delle gallerie del nostro paese rispetto a quelle europee sulla rete TERN (fig. 5).



Fig. 5: consistenza gallerie rete TERN

La soluzione originale ed innovativa di misure illuminotecniche in movimento rispetto alle misure manuali, individuata con la realizzazione del laboratorio fotometrico mobile Tiresia, ha trovato il gradimento di soggetti stradali ed autostradali che nel 2006 hanno richiesto misure di caratterizzazione degli impianti in molte gallerie; ciò ha configurato un successo sia in termini di interesse tecnico-scientifico che in termini di richieste prove migliorando in tal modo anche la capacità reddituale della struttura.

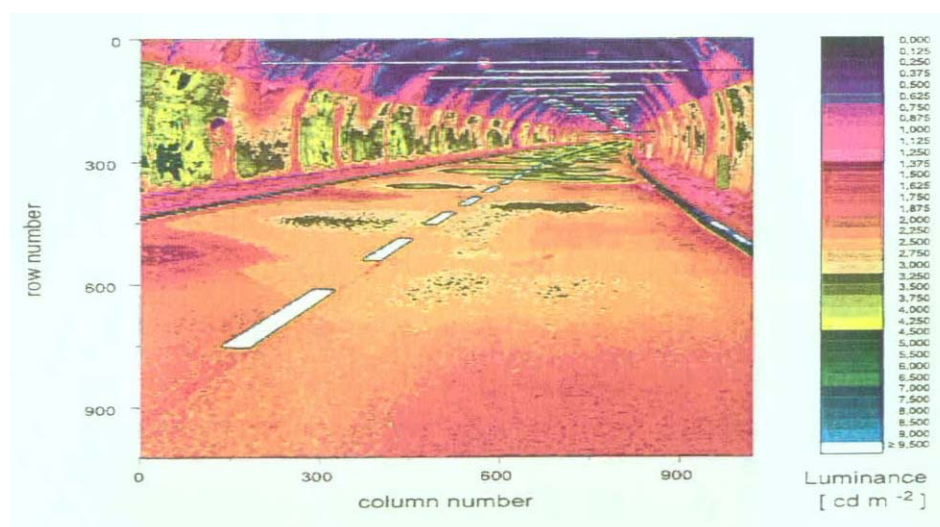


Fig. 6: luminanza

RAPPORTI CON SOCIETÀ PARTECIPATE

SOCIETÀ CONTROLLATE

QUADRILATERO MARCHE-UMBRIA SPA

La Società, nel corso dell'esercizio 2006, ha conseguito gli obiettivi prefissati, le cui attività principali hanno riguardato l'aggiudicazione dei lavori del Maxi Lotto 1, il cui importo a base di gara è stato di €/milioni 1,174, al raggruppamento Strabag Ag – C.M.C. – Grandi Lavori Fincosit SpA (contratto di affidamento stipulato il 20 aprile 2006) e l'aggiudicazione dei lavori del Maxi Lotto 2, il cui importo a base di gara è stato di €/milioni 717, al raggruppamento Consorzio Stabile Opere Tecnologie e Sistemi Integrati di Costruzione – Toto SpA – Consorzio Stabile Ergon Engineering and Contracting s.c.r.l. (contratto di affidamento stipulato il 23 giugno 2006).

Nello scorso esercizio la Quadrilatero ha, inoltre, ottenuto una prima tranche di risorse finanziarie a valere sul mutuo di €/milioni 900, stipulato nel 2005 con la Cassa Depositi e Prestiti, per la realizzazione degli interventi delle opere viarie (durata di 15 anni a tasso fisso con oneri a carico dello Stato), in attuazione della L. 166/2002 art. 13 e della delibera CIPE 13/2004. Con delibera CIPE n. 101 del 29 marzo 2006, la Società ha, altresì, ottenuto l'approvazione dei Progetti Preliminari di otto Aree Leader relative al PAV, nonché il finanziamento per l'acquisizione delle aree sulle quali impiantare gli interventi per un importo complessivo pari a €/milioni 17,31. La stessa delibera ha assegnato alla Quadrilatero la somma di €/milioni 2,68, a completamento della copertura degli oneri per la progettazione delle opere relative al sistema infrastrutturale "Quadrilatero". Allo scopo di attivare i finanziamenti assegnati dalla delibera CIPE 101/2006 per l'acquisizione dei terreni, nel mese di dicembre 2006 è stato stipulato un mutuo, con oneri a carico dello Stato, con Cassa Depositi e Prestiti.

Nel 2006 è stato approvato dalla Società il Piano industriale 2006-2012, periodo in cui si colloca la realizzazione delle opere e delle infrastrutture viarie.

In data 22 dicembre 2006 Anas ha acquistato il pacchetto azionario detenuto da Sviluppo Italia (49%), pervenendo, così, all'acquisizione dell'intero capitale sociale.

Il bilancio della Società al 31 dicembre 2006 evidenzia una perdita d'esercizio di €/migliaia 122,67 (che l'assemblea degli azionisti della Società ha deliberato di riportare a nuovo), dovuta essenzialmente alla quota dei costi di natura generale che rimane acquisita al Conto Economico perché non imputabile alle attività svolte in nome proprio e per conto di Anas ed alle attività svolte in nome e per conto proprio.

Per quanto concerne i fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio, con riferimento al sistema di viabilità, in ordine ai finanziamenti disponibili, sono stati individuati, per ognuno dei due Maxilotti, gli stralci funzionali realizzabili, sui quali i contraenti aggiudicatari possono iniziare ad operare nelle more del completamento dei finanziamenti. Inoltre, nel mese di febbraio scorso il consiglio di amministrazione della Società ha approvato il progetto Esecutivo del Maxi Lotto 1 sublotto 1.1., SS 77 "Val di Chienti", tratto Collesentino Il-Pontelatrave, subordinando l'efficacia di detta delibera

alla conclusione positiva della procedura di cui all'art. 4 quater del D. Lgs 190/02 e s.m.i., attivata in data 8 febbraio scorso presso il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e presso il Ministero dei Beni e delle Attività Culturali; sono state, altresì, avviate le istruttorie per la verifica dei progetti definitivi dei sublotti 1.3 e 1.4 del Maxi Lotto 1. Tra i fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura, si segnala, altresì, l'aumento di capitale deliberato dalla Società, in data 31 gennaio 2007, per €/milioni 8 che ha determinato l'ingresso nella compagine sociale degli Enti locali territoriali, in particolare delle Regioni Marche (10%) ed Umbria (7%), della Provincia di Macerata (5,08%) e della C.C.I.A.A. di Macerata (2,50%). Ad aumento di capitale eseguito Anas detiene il 75,42% del capitale di Quadrilatero che ora è pari a €/milioni 10.

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

Quadrilatero Marche Umbria SpA

Importi in €/migliaia

STATO PATRIMONIALE ATTIVO	31.12.2006	31.12.2005
A – CREDITI VERSO SOCI PER VERSAMENTI ANCORA DOVUTI	-	-
B – IMMOBILIZZAZIONI		
I – IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI	1	4
II – IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI	732	14
III – IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE	-	-
TOTALE IMMOBILIZZAZIONI	733	18
C – ATTIVO CIRCOLANTE		
I – RIMANENZE	2.485	2.682
II – CREDITI	7.328	14.610
III – ATTIVITÀ FIN. CHE NON COSTITUISCONO IMMOBILIZZAZIONI	-	-
IV – DISPONIBILITÀ LIQUIDE	8.303	1
TOTALE ATTIVO CIRCOLANTE	18.116	17.293
D-RATEI E RISCONTI ATTIVI	2	-
TOTALE ATTIVO	18.850	17.311
STATO PATRIMONIALE PASSIVO		
A – PATRIMONIO NETTO	1.994	2.117
B – FONDI PER RISCHI ED ONERI	-	-
C – TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO	5	2
D – DEBITI	16.850	15.192
E – RATEI E RISCONTI PASSIVI	1	-
TOTALE PASSIVO	18.850	17.311
CONTO ECONOMICO		
A – VALORE DELLA PRODUZIONE	516	3.710
B – COSTI DELLA PRODUZIONE	824	3.873
DIFFERENZA FRA VALORE E COSTI DELLA PRODUZIONE (A-B)	-308	-163
C – PROVENTI E ONERI FINANZIARI	196	10
D – RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITÀ	-	-
E – PROVENTI E ONERI STRAORDINARI	-3	-21
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE	-115	-174
IMPOSTE DELL'ESERCIZIO	-8	-39
RISULTATO NETTO DELL'ESERCIZIO	-123	-213

SOCIETÀ COLLEGATE**SOCIETÀ ITALIANA PER IL TRAFORO DEL MONTE BIANCO SPA**

Per quanto concerne la Società Italiana per il Traforo del Monte Bianco SpA, occorre sottolineare preliminarmente quale evento di rilievo avvenuto nel corso dell'esercizio 2006, la firma congiunta della nuova Convenzione tra Italia e Francia per il Traforo del Monte Bianco, da parte dei Ministri competenti, avvenuta in occasione del vertice di Lucca del 24 novembre 2006, la quale, ora, per entrare in vigore, dovrà essere ratificata sia dal Parlamento Italiano che da quello Francese. Questo evento, che fa seguito al parere favorevole della Commissione Europea, apre le porte alla fase successiva che dovrà concludersi con l'approvazione della nuova Convenzione di concessione nazionale, novativa e sostitutiva di quella, attualmente in vigore, sottoscritta dalla Società con Anas il 17 novembre 1971, nuova Convenzione contenente, tra l'altro, la proroga della scadenza del rapporto concessorio dal 2035 al 2050.

Parallelamente alla maturazione di tali importanti accordi internazionali, la Società ha proseguito la sua ordinaria attività al servizio della mobilità delle persone e delle cose attraverso la barriera alpina. Al riguardo si rileva come, dopo gli eventi eccezionali che nel 2005, in conseguenza della temporanea chiusura del Frejus, avevano determinato un consistente incremento dei traffici sull'itinerario del Monte Bianco, il ritorno alla normalità non ha significato un totale abbandono delle scelte di percorso che gli operatori economici avevano compiuto per ragioni di forza maggiore. Infatti, anche dopo la riapertura del traforo del Frejus, una quota importante del traffico che in precedenza utilizzava preferibilmente quel tunnel, è rimasta fedele al nuovo itinerario, di cui ha riscoperto la convenienza non solo in termini di tempi di percorrenza, ma anche in termini di sicurezza e di affidabilità. La quota di pertinenza del Traforo del Monte Bianco, rispetto al totale dei traffici commerciali cumulati nel corridoio di attraversamento alpino di nord ovest (Monte Bianco + Frejus), è così passata dal circa 30% del maggio 2005 al 40% circa degli ultimi mesi dello stesso anno, e nel corso del 2006 si è mantenuta stabilmente al di sopra di tale soglia facendo registrare, a fine esercizio, una quota media annua del 41,79%.

In conseguenza di quanto evidenziato, nell'esercizio 2006 si rilevano ricavi da pedaggio pari a €/migliaia 51.428, evidenziandosi un incremento dell'8,5% rispetto all'anno precedente (€/migliaia 47.381 nel 2005), a fronte del quale si riscontrano costi della produzione pari a €/migliaia 39.314, inferiori rispetto al precedente esercizio (€/migliaia 40.675 nel 2005), per effetto soprattutto dei minori costi sostenuti nel 2006 per assistenze professionali e dei minori accantonamenti per rischi previsti a copertura delle spese professionali legate alle controversie civili, attualmente in essere, riguardanti il sinistro del 1999. A fronte di ciò si registra un Margine Operativo Lordo (MOL) per l'esercizio 2006 pari a €/migliaia 35.305, superiore a quello rilevato nell'esercizio precedente (€/migliaia 28.377 nel 2005): tale variazione positiva del MOL (€/migliaia 6.928) è dovuta in massima parte all'incremento dei ricavi registrato nel corso del 2006. I debiti complessivi della Società al 31.12.2006 ammontano a €/migliaia 108.341. Si rilevano, altresì, oneri finanziari per complessivi €/migliaia 4.756 (di cui €/migliaia 4.011 per interessi passivi maturati nell'esercizio a fronte dei

finanziamenti concessi dagli Istituti di Credito). In conclusione, l'esercizio 2006 si chiude con un utile d'esercizio pari ad €/migliaia 14.014 migliorando il già positivo risultato del precedente esercizio (€/migliaia 10.956 nel 2005) e confermando, dunque, l'inversione di tendenza rispetto alle rinnovate perdite degli esercizi precedenti, perdite che dopo il ripianamento ammontano a €/migliaia 4.411 (l'assemblea degli azionisti della Società ha, difatti, deliberato di destinare €/migliaia 701 (5%) a riserva legale e la restante parte dell'utile conseguito di €/migliaia 13.313 a parziale copertura delle perdite riportate a nuovo nei precedenti esercizi). Per quanto concerne l'evoluzione prevedibile della gestione, le previsioni economiche per il 2007 configurano un andamento della performance della Società in linea con i risultati dell'esercizio 2006, pur risentendo la gestione della progressiva riduzione dei volumi di traffico sul corridoio servito dai tunnel italo-francesi.

Tra i fatti di particolare rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio, si evidenzia l'approvazione nel febbraio scorso da parte del consiglio di amministrazione della Società degli accordi raggiunti dalla Società con l'omologa concessionaria francese, sia per quanto riguarda l'importo (€/migliaia 1.930) da corrispondere a quest'ultima, a conguaglio definitivo delle somme spese per i lavori di ripristino ed ammodernamento del traforo nel periodo 1999-2002, sia per quanto concerne la ripartizione equa degli indennizzi da corrispondere al "Fondo di solidarietà" a favore delle famiglie delle vittime dell'incendio del 1999 e delle connesse spese legali. La Società ha inoltre predisposto, di comune accordo con la Concessionaria francese, gli atti per addivenire e concludere la transazione avviata con le società VOLVO (costruttore del mezzo che ebbe ad innescare l'incendio) e FORTIS (assicuratore del medesimo mezzo), in relazione alle azioni risarcitorie che erano state promosse nei loro confronti per i danni provocati dall'incendio. Tali accordi transattivi prevedono l'impegno da parte di VOLVO a versare alle due Società concessionarie, italiana e francese, la somma complessiva di €/milioni 20,4 nonché l'impegno da parte di FORTIS a versare alle medesime Società la somma complessiva di €/milioni 24,3. La Società sottolinea che tali soluzioni determineranno indubbi vantaggi e riflessi positivi in termini di miglioramento dell'immagine aziendale, di risparmio economico e di alleggerimento dell'immagine legale.

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

Traforo del Monte Bianco SpA

Importi in €/migliaia

STATO PATRIMONIALE ATTIVO	31.12.2006	31.12.2005
A – CREDITI VERSO SOCI PER VERSAMENTI ANCORA DOVUTI	-	-
B – IMMOBILIZZAZIONI		
I – IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI	11	66
II – IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI	127.310	133.805
III – IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE	165.797	165.801
TOTALE IMMOBILIZZAZIONI	293.118	299.671
C – ATTIVO CIRCOLANTE		
I – RIMANENZE	-	-
II – CREDITI	38.363	37.233
III – ATTIVITÀ FIN. CHE NON COSTITUISCONO IMMOBILIZZAZIONI	-	-
IV – DISPONIBILITÀ LIQUIDE	17	132
TOTALE ATTIVO CIRCOLANTE	38.380	37.365
D-RATEI E RISCONTI ATTIVI	517	565
TOTALE ATTIVO	332.014	337.601
STATO PATRIMONIALE PASSIVO		
A – PATRIMONIO NETTO	208.196	194.182
B – FONDI PER RISCHI ED ONERI	12.270	7.466
C – TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO	1.947	1.894
D – DEBITI	108.341	132.765
E – RATEI E RISCONTI PASSIVI	1.260	1.294
TOTALE PASSIVO	332.014	337.601
CONTO ECONOMICO		
A – VALORE DELLA PRODUZIONE	59.218	53.032
B – COSTI DELLA PRODUZIONE	39.313	40.675
DIFFERENZA FRA VALORE E COSTI DELLA PRODUZIONE (A-B)	19.905	12.357
C – PROVENTI E ONERI FINANZIARI	-4.657	-5.299
D – RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITÀ	-	-
E – PROVENTI E ONERI STRAORDINARI	88	-328
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE	15.336	6.730
IMPOSTE DELL'ESERCIZIO	-1.322	4.226
RISULTATO NETTO DELL'ESERCIZIO	14.014	10.956

SOCIETÀ ITALIANA PER IL TRAFORO DEL FREJUS SPA

Dall'analisi dell'esercizio 2006, si evince un ottimo andamento del traffico, avendo la Società reagito bene agli effetti conseguenti all'incidente del giugno 2005. Ciò ha portato ad un parziale recupero del traffico pesante che, a fine anno, si è assestato attorno al 59,60% del corridoio Frejus-Monte Bianco, dopo un esercizio abbastanza anomalo, caratterizzato dal predetto incidente e dalle relative conseguenze.

Premesso ciò si rilevano, nell'ambito della gestione economica, ricavi dell'esercizio pari a €/migliaia 113.007, evidenziandosi un significativo incremento rispetto al precedente anno 2005 (+9%), essenzialmente riconducibile al suddetto aumento dei transiti. A fronte di tali ricavi si registrano costi operativi per €/migliaia 54.168, maggiori di circa il 5% rispetto al 2005, per effetto soprattutto dell'incremento del costo per servizi collegati alla manutenzione e all'esercizio dell'A32. Tutto ciò fa registrare un MOL (Margine Operativo Lordo) per l'esercizio 2006 pari a €/migliaia 58.839, significativamente superiore rispetto all'esercizio precedente (+12%). Dal punto di vista finanziario si registra un indebitamento complessivo pari a €/migliaia 1.281.670, di cui, in particolare, 986.677 verso il Fondo Centrale di Garanzia e 224.245 verso Banche. A fronte di ciò, si rilevano oneri finanziari per complessivi €/migliaia 11.266 (di cui 11.016 per interessi su debiti v/Istituti di credito e 250 per debiti v/altre imprese), superiori rispetto al precedente anno (€/migliaia 9.549 nel 2005).

In conclusione, l'esercizio 2006 si chiude con un risultato ampiamente positivo (€/migliaia 17.452 di utile, che l'assemblea degli azionisti della Società ha deliberato di destinare per €/migliaia 872,58 (5%) a riserva legale, per €/migliaia 1.381,14 a riserva da rivalutazione delle partecipazioni ex art. 2426 c.c. e, per il residuo, pari a €/migliaia 15.197,90, a riserva straordinaria, che accresce sensibilmente la solidità patrimoniale della SITAF (il patrimonio netto passa da 136.096 a 153.548 €/migliaia), ciò che consentirà alla Società di affrontare la realizzazione di nuove opere, nonché importanti interventi di riqualificazione delle infrastrutture in gestione e che fa del Gruppo SITAF una realtà ormai consolidata che opera con efficienza nei diversi settori delle progettazioni, delle costruzioni, dei servizi e delle tecnologie connesse al settore dei trasporti.

È da segnalare peraltro che, in sede di assemblea di bilancio, il Comune di Torino ha rappresentato alla società la propria intenzione di uscire dalla compagine sociale che, ove posta in essere, determinerebbe il mancato rispetto del vincolo statutario di cui all'art. 6, che impone la prevalenza del capitale pubblico nella misura di almeno il 51% del capitale sociale.

Tale problematica, è ancora più avvertita nell'imminenza del periodo riservato alla conversione del prestito obbligazionario emesso nel 2001 (30 giugno 2007 – 30 giugno 2009) che, in quanto interamente sottoscritto dai soli soci privati, potrebbe di per sé determinare la perdita della maggioranza pubblica del capitale.

Al riguardo il rappresentante Anas nell'assemblea dell'11 aprile 2007 ha richiesto di verbalizzare quanto segue: "nel prendere atto delle dichiarazioni dei