Per supportare al meglio il processo di transizione della Società da Ente Pubblico a Società per azioni operante con logiche di mercato, nel 2004 la struttura organizzativa è stata interessata da significativi interventi con riferimento alle aree di supporto.

LA DIREZIONE AFFARI GENERALI E PATRIMONIO

Nell'ambito della riorganizzazione aziendale è stata disposta, alla fine del mese di luglio 2004, l'evoluzione della Direzione Affari Generali e Nuove Strategie in Direzione Centrale Affari Generali e Patrimonio. La missione aziendale affidata alla nuova Direzione è così sintetizzabile:

- garantire il presidio dei servizi di sede attraverso la gestione degli stabili e degli spazi lavorativi, verificandone l'idoneità ed il coordinamento dei servizi forniti alle persone;
- definire e gestire le politiche di acquisto e gli approvvigionamenti di beni e servizi in un'ottica di economicità ed efficienza;
- pianificare e coordinare l'approvvigionamento e l'utilizzo di impianti, macchinari e attrezzature;
- presidiare tutti i processi che attengono al patrimonio aziendale; -garantire il presidio e il coordinamento delle attività tradizionali rivolte al mercato, in particolare per quanto riguarda autorizzazioni, concessioni e trasporti eccezionali.

È di tutta evidenza come la nuova Direzione assuma un ruolo strategicamente delicato nell'ambito del processo di mutazione della realtà aziendale venutosi a determinare per effetto della trasformazione in S.p.A. e che si focalizza sulla possibilità di migliorare l'equilibrio gestionale perseguendo, innanzitutto e parallelamente, una politica di contenimento dei costi e di massimizzazione dei ricavi. Un compito da esercitare avendo come naturali interlocutori sia le altre realtà aziendali, alle quali deve essere assicurato il necessario supporto di beni e servizi (Direzioni Centrali, Uffici, Compartimenti, "clienti interni" etc.), che l'utenza esterna interessata al rilascio di concessioni, autorizzazioni, etc.

Sotto il primo profilo, uno dei principali obiettivi del 2005 è senz'altro quello di aumentare la competitività di Anas nel settore degli approvvigionamenti, perseguendo ed organizzando una strategia di aggregazione dei dati relativi ai consumi a livello nazionale che, ricomprendendo le singole realtà compartimentali, possa soddisfare le singole esigenze attraverso sistemi di acquisizione complessivi ed integrati che possano consentire il conseguimento di significative economie di scala.

In questo contesto, l'attività di coordinamento e di gestione che la Direzione è chiamata a svolgere potrà conseguire risultati non soltanto in termini di riduzione dei prezzi unitari di acquisto ma anche di efficienza della struttura organizzativa aziendale nel suo complesso con particolare riguardo alla possibilità di eliminare costi ed oneri superflui che, solitamente, la gestione ordinaria può finire con l'inge-nerare (telefonia fissa e mobile, elettricità etc).

Anche la gestione dei Servizi di sede (vigilanza, pulizie, spedizioni etc) verrà ispirata agli stessi criteri nell'intento di stabilire una serie di standard di servizio, la cui definizione a livello generale possa facilitare il processo di gestione del rapporto con i fornitori ed assicurare un livello di prestazioni adeguatamente competitivo.

Per quanto attiene al settore delle Licenze, delle Concessioni (che includono il segmento della cartellonistica pubblicitaria) e dei Trasporti eccezionali, le linee di intervento sono così sintetizzabili: da un lato massimizzazione delle attività finalizzate a far emergere ed a perseguire - sia attraverso un'intensificazione delle attività di censimento che mediante accordi con le associazioni di categoria di riferimento - le posizioni irregolari o integralmente abusive che costituiscono a tutt'oggi, purtroppo, un fenomeno largamente diffuso; dall'altro, il miglioramento del servizio offerto all'utenza quale elemento trainante per poter prospettare adeguamenti tariffari in linea con il mercato di riferimento (significative, sotto tale profilo, le prospettive che si intravedono nel settore della pubblicità nelle Aree di Servizio).

Per la gestione del patrimonio immobiliare non core (edifici di sede, case cantoniere, autoparchi, terreni etc), al di là dell'operazione, tuttora in corso, di censimento e di intestazione della relativa titolarità in capo ad Anas S.p.A., sono in via di definizione strategie e criteri di intervento diretti ad ottenere l'omogeneità degli standard qualitativi e quantitativi e la massimizzazione del valore del patrimonio aziendale, nel pieno rispetto delle finalità istituzionali proprie dell'azienda.

Sempre nel contesto della gestione del patrimonio immobiliare, particolare attenzione verrà rivolta alla possibilità di razionalizzare ulteriormente l'utilizzo delle superfici disponibili destinate sia ad uffici che ad archivi.

LA DIREZIONE AMMINISTRAZIONE STRATEGIE E FINANZA

La necessità di creare la Direzione Centrale Amministrazione Strategie e Finanza, emersa già nel settembre 2004, è legata al completamento del processo di trasformazione di Anas in Società per Azioni.

L'accentramento e il presidio di tutti i processi finanziari ed il miglioramento di quelli amministrativo-contabili, l'attività di supporto al top management nella definizione dei progetti aziendali, monitorando i *competitors* e proponendo nuove opportunità di business, rappresentano un fattore critico di successo per tutte le società che ambiscono ad un ruolo di rilievo nel mercato oltre mirare a rispondere ai criteri di gestione tipica delle società per azioni nel pieno rispetto della normativa civilistica di riferimento.

Del resto, con la trasformazione in S.p.A., il legislatore ha voluto inviare un segnale di indipendenza alla Società come primo passo di un processo che porterà Anas a definirsi, a pieno titolo, una Società di mercato e operante in un contesto di concorrenza. La creazione della Direzione Centrale Amministrazione Strategie e Finanza, avvenuta con delibera del Consiglio di Amministrazione del 16 febbraio 2005 è, pertanto, in conformità con quanto indicato dal legislatore, ed ha la finalità, peraltro, di dare uniformità e coerenza alla predisposizione dei documenti contabili, in attuazione dei principi di chiarezza, trasparenza ed attendibilità.

Dalla Direzione dipendono l'Ufficio Amministrazione e Bilancio e l'Ufficio Strategie e Finanza che presidiano i processi come di seguito illustrati.

L'Ufficio Strategie e Finanza supporta il core business di Anas tramite la formulazione dei modelli di funzionamento, il benchmark con altre realtà pubbliche e private dei maggiori paesi europei, la valutazione delle possibilità di finanziamento alternativo a quello diretto dello Stato, la pianificazione finanziaria.

L'Ufficio Amministrazione e Bilancio gestisce tutti i processi amministrativo–contabili, in fase di intenso cambiamento al fine di rendere l'Anas ancor più rispondente ai criteri di gestione tipica delle società per azioni nel pieno rispetto della normativa civilistica di riferimento.

L'Ufficio di Pianificazione e Controllo è posto alle dirette dipendenze del Direttore Generale, provvede a fornire analisi ed informazioni sull'efficacia e sull'efficienza della gestione operativa e ad implementare un processo di pianificazione delle attività attraverso la declinazione degli obiettivi strategici nei sotto obiettivi di ogni singola unità organizzativa.

LA DIREZIONE COMUNICAZIONE E RELAZIONI ESTERNE

La Direzione Centrale Comunicazione e Relazioni Esterne è stata istituita il 4 agosto 2004 con l'obiettivo di migliorare e sviluppare l'immagine aziendale, portandola da una visione tradizionale legata alla pubblica amministrazione ad una prospettiva innovativa connessa alla trasformazione in S.p.A.

La modifica societaria è volta a fare di Anas S.p.A. il principale operatore integrato di beni e servizi per la mobilità a livello nazionale. L'ingresso dell'Anas sul mercato necessita però anche del consolidamento della sua immagine a livello esterno, come ingegnere pubblico, come grande committente e come società di servizi.

Nel corso del 2004 la Direzione Centrale Comunicazione e Relazioni Esterne ha sviluppato una strategia di comunicazione volta da un lato a promuovere le novità della nuova S.p.A. e la sua proiezione internazionale e dall'altro a valorizzare gli assets storici dell'azienda. Il piano di comunicazione si è avvalso, per il conseguimento di questi obiettivi, anche del programma degli eventi legati al 75° anniversario dell'Anas, che ha visto impegnate le strutture della Direzione fin dal 2003 per la preparazione della gara e dall'aprile al dicembre del 2004 per la fase realizzativa.

LA DIREZIONE CENTRALE AFFARI LEGALI

La Direzione Centrale Affari Legali, istituita il 2 dicembre 2004, ha come missione il contenimento del rischio aziendale connesso al contenzioso, con l'obiettivo di contenerlo entro la soglia fisiologica tipica dello specifico settore di attività dell'Anas, il mercato delle opere pubbliche caratterizzato da una intensa conflittualità.

Tale obiettivo viene perseguito, in primo luogo, mediante la prevenzione e la compressione dei fattori critici e, quindi, con la costante assistenza agli uffici operativi centrali e periferici della Società, in tutte le fasi dei processi operativi aziendali,

fornendo consulenza in materia contrattuale e coordinando la gestione del contenzioso e dei rapporti con l'autorità giudiziaria.

Le funzioni della Direzione sono assicurate a livello centrale dai tre Servizi per il Contenzioso in materia di responsabilità civile, per il Contenzioso patrimoniale e societario, e per il Contenzioso gare, contratti e lavori stradali ed autostradali, e dal settore per il Contenzioso del personale. A livello periferico, la Direzione Legale è presente con propri presidi costituiti dagli Uffici Legali Compartimentali, attivati fin dal 1997 nelle sedi regionali.

IL SERVIZIO GESTIONE RISORSE UMANE

All'indomani della trasformazione dell'Anas in Società per azioni, il Servizio Gestione Risorse Umane, centrale per il raggiungimento degli obiettivi strategici della Società, si è sempre più orientato ad adottare una politica di gestione incentrata alla valorizzazione ed al progressivo sviluppo delle competenze delle professionalità presenti in azienda. Per quanto attiene la gestione delle risorse, nel corso del 2004 si è data priorità all'attività di razionalizzazione delle procedure dell'intero Servizio, in modo da garantire uniformità di comportamento da parte della Società nei confronti di tutto il personale.

Con l'entrata in vigore della nuova normativa in materia di orario di lavoro, il Servizio Risorse Umane ha posto in essere un'intensa attività di studio al fine di armonizzare la normativa contrattuale con quanto disposto dalla legislazione vigente (con particolare riferimento al controllo del lavoro straordinario).

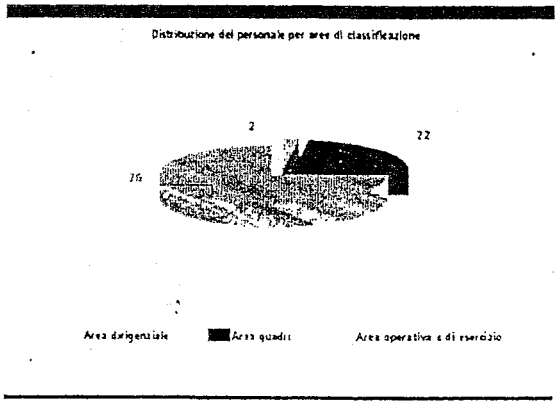
Particolare rilevanza è stata posta sulla necessità di sensibilizzare gli uffici periferici sulla esigenza di adottare gli opportuni provvedimenti disciplinari in occasione di violazioni del Codice Disciplinare e del Codice Etico, al fine di salvaguardare l'immagine della società all'esterno. Tali attività hanno garantito il conseguimento di risultati apprezzabili, considerata la contrazione delle assenze e dei fenomeni di mancato rispetto degli obblighi contrattuali.

L'organico del personale Anas S.p.A. al 31 dicembre 2004 era pari a 6.509 unità, di cui 6.201 con contratto a tempo indeterminato e 308 con contratto di lavoro a tempo determinato, comprensivo anche del personale d'esercizio stagionale.

Un importante processo di ristrutturazione organizzativa ha, come visto, investito la Direzione Generale attraverso la progettazione e l'implementazione di un modello organizzativo che risultasse idoneo alle dinamicità del mercato a cui l'Anas S.p.A. si rivolge.

Nel corso del 2004 si è provveduto ad effettuare la medesima analisi per le sedi periferiche della Società, individuando un modello organizzativo di riferimento, con nuove piante organiche compartimentali, che risultasse adeguato alla complessa e decentrata realtà in cui l'Anas svolge la propria attività.

In relazione alle cessazioni ed alle assunzioni registratesi nel corso dell'anno di riferimento, la distribuzione del personale per aree di classificazione si presentava così alla data del 31 dicembre 2004:



LA FORMAZIONE DEL PERSONALE

Accanto al processo riorganizzativo, al fine di garantire la valorizzazione delle risorse interne, nel corso del 2004 è stato progettato un adeguato piano formativo, sia per le attività tecniche che per quelle di supporto, orientato prevalentemente al potenziamento del patrimonio di conoscenze tecniche ed allo sviluppo di nuove competenze manageriali necessarie ad accelerare il processo di cambiamento in atto.

IL PROCESSO DI RINNOVAMENTO TECNOLOGICO DEI SISTEMI INFORMATIVI

Il processo di rinnovamento tecnologico ed ampliamento funzionale dei Sistemi Informativi è stato perseguito dall'Anas con il duplice obiettivo di mantenere aggiornata la piattaforma tecnologica e di estendere l'area delle funzioni informatizzate all'interno dell'Azienda, compatibilmente con le risorse disponibili, le priorità indicate dal vertice aziendale e le norme da rispettare, operando però una trasformazione graduale, non distruttiva, che salvaguardasse gli investimenti già fatti. Tale processo ha ricevuto un forte impulso sia a seguito dello spostamento dei Sistemi Informativi in posizione trasversale rispetto alle singole Direzioni Centrali e Uffici, sia dalla trasformazione dell'Anas in S.p.A.: eventi che hanno consentito di bilanciare meglio il livello di servizio nei confronti di tutte le esigenze di informatizzazione dell'Anas.

Alla luce delle considerazioni esposte, il programma di trasformazione e potenziamento del triennio 2002-2004 è stato rivisto contraendo i tempi e parallelizzando maggiormente le attività con la conseguenza che il numero e l'estensione degli interventi avviati e tuttora in corso ha coinvolto la quasi totalità dei sistemi informatici. Tale condizione, che per alcuni aspetti ha assunto i connotati di una vera "rivoluzione", ha inevitabilmente prodotto qualche effetto di disorientamento sull'utenza, superato con il forte impulso dato agli strumenti di supporto dai numerosi corsi di formazione alla presenza di help desk.

In conclusione l'anno 2004 è stato l'anno del potenziamento della rete, del consolidamento dei sistemi ed integrazione delle applicazioni e di tutte le attività di base per l'avvio e la realizzazione dei progetti, che impegneranno i Sistemi Informativi nel triennio 2005-2007:

- introduzione di un sistema E.R.P.;
- predisposizione dell'infrastruttura tecnologica e avvio di un sistema di Gestione Documentale e Protocollo elettronico;

- catasto elettronico delle Strade e censimento e monitoraggio del traffico;
- privacy e Sicurezza informatica, qualità dei Sistemi Informativi.

RETE DI TRASMISSIONE DATI E SICUREZZA RETE

A fine 2003 è stata bandita una gara per il rinnovo del servizio di trasmissione dati che ha previsto anche un consistente aumento della banda trasmissiva della nostra rete intranet tra la Direzione, i Compartimenti e le Sedi Staccate. Tale potenziamento, attivato e concluso nel corso del 2004, si è reso necessario per il consistente aumento del traffico di rete.

Relativamente alla sicurezza sulla rete si è avviata l'attivazione dei sistemi di protezione che garantiscono un adeguato livello di controllabilità e protezione della rete interna, specificatamente in occasione dell'apertura dell'accesso anche dall'esterno.

BANCHE DATI E APPLICAZIONI

La fine dell'anno 2003 e l'anno 2004 hanno visto svilupparsi una progressiva fusione ed integrazione tra le varie strutture dati, parallelamente alla progressiva integrazione delle relative applicazioni, principalmente verso il nuovo sistema di contabilità ed in modo stringente per il Sistema Informativo Lavori. L'obiettivo finale è la costituzione di un unico schema dati logico complessivo che incorpori e riorganizzi tutti i dati gestiti dalle varie applicazioni informatiche (Datawarehouse) e che consenta quindi di percorrere ed analizzare in modo integrato, con appositi prodotti software (Business Intelligence), le varie fonti alimentanti del patrimonio informativo dell'Anas anche se dal punto di vista di database ed applicativo si tratta di archivi distinti. In tal modo verrà anche facilitata l'applicazione di strumenti informatici per la creazione di Cruscotti di monitoraggio ed Indicatori di performance aziendale la cui realizzazione, in sostituzione o affiancamento agli esistenti, è prevista nel corso del 2005.

La centralizzazione delle applicazioni e delle banche dati, il rinnovo tecnologico e funzionale delle stesse, la fusione ed integrazione tra i vari servizi erogati sono state l'elemento portante del processo di revisione dell'intero parco applicativo esistente negli anni 2002-2004.

Il Sistema Informativo Lavori (SIL) è stato potenziato nel corso dell'esercizio con l'aggiunta di nuove funzioni (Riserve) e controlli connessi sia all'integrazione con i sistemi di contabilità generale ed analitica, sia con la realizzazione di viste progettate per l'utilizzo specifico dei Direttori lavori.

L'Area informatica Contabilità ha avuto un anno 2004 molto impegnativo, coinvolta in pieno nell'attività di interfacciamento fra gli utenti e la società Zucchetti, produttrice del sistema di contabilità "ad hoc enterprise", soprattutto per le numerose necessarie richieste di personalizzazioni. Infine, nell'ultimo trimestre del 2004, alla luce dell'esperienza e dei risultati ottenuti con l'introduzione del nuovo sistema di contabilità Ad hoc Enterprise, si è pervenuti alla definizione di un piano operativo di progetto comprendente le attività propedeutiche alla valutazione dell'introduzione di un sistema ERP.

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;
- in particolare, al laboratorio Tiresia;
- alla ricerca sul riciclaggio delle pavimentazioni drenanti;
- al progetto Infonebbia.

IL CENTRO SPERIMENTALE DI CESANO

In coerenza con le prospettate ipotesi di societarizzazione, il Centro Sperimentale Stradale di Cesano ha indirizzato il proprio impegno verso il potenziamento e la riqualificazione della struttura, che svolge principalmente prove di laboratorio sui materiali per le costruzioni stradali e sull'arredo stradale.

Si è provveduto anche al riaccorpamento del Centro Ricerche, Sviluppo e Servizi di Formazione, nella convinzione della necessità di dover atteggiare la costituenda società quale polo di riferimento sia sotto un profilo tecnico-ingegneristico che scientifico-sperimentale.

IL LABORATORIO TIRESIA

Fra le iniziative di maggior rilievo del Centro Sperimentale di Cesano si segnala l'ultimazione del mezzo mobile per le misure di luminanza ed illuminamento e che va ad integrare i macchinari già esistenti per le misurazioni in alto rendimento. Il mezzo, denominato "Tiresia", è stato realizzato in collaborazione con l'Istituto Elettrotecnico Nazionale "Galileo Ferraris", e permette la caratterizzazione fotometrica degli impianti di illuminazione stradale ed in galleria. Le caratterizzazioni illuminotecniche di Tiresia possono essere eseguite fino ad una velocità massima di 90 km/h senza la chiusura al traffico della stra¬da.

Il "Tiresia", presentato nel mese di luglio, oltre a costituire un mezzo assolutamente innovativo nel panorama tecnico nazionale, rappresenta un importante passo avanti nella attività di completamento dell'offerta di servizi ad alto valore aggiunto.

LA RICERCA SUL RICICLAGGIO DELLE PAVIMENTAZIONI DRENANTI

La recente introduzione su strade e autostrade dell'asfalto drenante viene considerata dagli esperti un significativo passo in avanti nella sicurezza stradale, riducendo in modo consistente l'incidenza dello slittamento dei veicoli dovuto a fondo bagnato (il cosiddetto effetto "acquaplaning") e garantendo, grazie all'alta porosità, anche significativi abbattimenti del livello di rumore di rotolamento.

Allo stato attuale, l'asfalto drenante non è interamente riciclabile. I cicli della manutenzione richiedono periodicamente la fresatura del manto stradale, il trasporto e l'eliminazione in discarica di grandi volumi di pavimentazione di scarto. Mentre sono già state introdotte tecnologie basate sul recupero e il ricondizionamento dell'asfalto di

tipo regolare, non sono state individuate soluzioni analoghe che siano valide anche per l'asfalto drenante.

Nel giugno 2003 l'Anas ha sottoscritto un accordo di cooperazione con i principali operatori sul mercato giapponese, Hitachi Construction Machinery e Green Asphalt Recycling Machinery allo scopo di intraprendere un programma di ricerca e sviluppo - finanziato congiuntamente dai partner italiani e giapponesi – che assicuri il conseguimento della piena riciclabilità dell'asfalto drenante, definendo e standardizzando le tecnologie di riciclaggio. Queste tecnologie non miglioreranno solo la performance ambientale, ma permetteranno anche di conseguire una riduzione dei costi della manutenzione stradale, eliminando il trasporto dell'asfalto di riempimento e riducendo l'ammontare di nuovo asfalto al solo 10%.

L'accordo fa leva sul patrimonio professionale dei partner. GreenArm, licenziataria della tecnologia Martec, ha commissionato ad Hitachi la realizzazione in Giappone di macchine di nuova generazione per il riciclaggio dell'asfalto. L'Anas è responsabile della definizione e supervisione degli standard e delle tecnologie relative alle opere stradali, compreso il riciclaggio delle pavimentazioni.

Il programma comune di ricerca ha lo scopo di studiare e sperimentare nel dettaglio su un sito specifico appositamente individuato le opportunità connesse al riciclaggio a caldo della pavimentazione drenante.

Il secondo livello della ricerca comprende, in primo luogo, lo studio di una formula ottimale nella determinazione del mix che deve essere aggiunto alla pavimentazione esistente nel processo di riciclaggio; in secondo luogo la ricerca di tecniche di riciclaggio innovative rispetto al riciclaggio a caldo, con la finalità di aumentare la vita utile del drenante e di rendere pertanto più rapido il ciclo di recupero dell'investimento iniziale. La tecnologia di ringiovanimento del drenante attiene la possibilità di restituire a tale conglomerato sia le caratteristiche di porosità originarie che incrementarne la durabilità.

Il programma di ricerca potrebbe portare al conseguimento di importanti sviluppi tecnologici, in particolare sotto l'aspetto ambientale e della sicurezza e che alcune di queste soluzioni possano rappresentare la base per questa industria a livello allargato.

La sperimentazione sta avendo per ora un esito positivo. È stata, infatti, ottenuta una percentuale di riciclaggio del 100% sul drenante (la pavimentazione esistente è stata interamente riutilizzata), con l'uso di una percentuale limitata di nuovo materiale (20%-25%) e di ringiovanente. È la prima volta a livello mondiale che l'asfalto drenante viene interamente riciclato.

IL PROGETTO INFONEBBIA

Il servizio Infonebbia è finalizzato alla sperimentazione su due tratti stradali/autostradali di sistemi integrati di assistenza alla guida in caso di nebbia, attuata dotando le infrastrutture di sistemi di sicurezza in grado di "interagire" con i veicoli che le percorrono e di segnalare ai conducenti le situazioni di rischio imminente. Il progetto si riferisce all'allestimento di due tratti stradali con sistemi ITS (Intelligent Transport System) capaci, in caso di nebbia, di supportare il guidatore e di

prevenire i potenziali incidenti causati dalla scarsa visibilità. All'interno dei tratti identificati viene effettuata la sperimentazione di nuove soluzioni tecnologiche a supporto della guida, sia su veicoli dedicati (Safety Car) che su una flotta di veicoli convenzionati.

Con questo progetto l'Italia entra a pieno titolo nel campo della competizione tecnologica al servizio della sicurezza stradale. Un forte elemento di innovazione che contraddistingue il progetto e caratterizza l'intero processo di ricerca e sviluppo risiede nell'approccio adottato, consistente nell'affrontare la complessità del tema "sicurezza" con una soluzione integrata che punti sul dialogo tra autovetture e strade "intelligenti".

Il veicolo dei prossimi anni sarà in grado di ricevere molti dati dall'infrastruttura, ad esempio le informazioni provenienti da una centrale operativa riguardanti il traffico, la visibilità, i lavori in corso; ma esso stesso dovrà essere in grado di fornire, a chi lo conduce, le informazioni circa la situazione contingente, come la presenza di eventuali rallentamenti o incidenti. La prima fase della sperimentazione ha avuto inizio il 23 Febbraio 2004 ed ha riguardato un tratto di 10 Km dell'Autostrada A4 Brescia-Padova.

Nel corso dell'esercizio la società ha sostenuto spese di ricerca e sviluppo relativamente ai progetti sopra descritti. Per una descrizione della natura di tali spese e del relativo trattamento contabile si rinvia alla nota integrativa.

NOTE SULLA GESTIONE DELLE SOCIETA' CONTROLLATE, COLLEGATE E ALTRE

SOCIETÀ CONTROLLATE

QUADRILATERO MARCHE-UMBRIA S.P.A.

Dall'esame del bilancio d'esercizio al 31.12.2004 risulta che la Società ha fatto registrare un valore della produzione pari a € 3.596.868, evidenziandosi un incremento rispetto all'anno precedente pari alla stessa cifra, principalmente per effetto delle variazioni dei lavori in corso su ordinazione.

A fronte di ciò si rilevano costi della produzione pari a € 3.958.059, maggiori rispetto all'anno precedente (€ 116.136 nel 2003), ciò in relazione, essenzialmente, ai costi per servizi.

Pertanto si ha una differenza della produzione negativa pari a € 361.191 (€ 116.136 nel precedente esercizio).

Il saldo dei proventi e oneri finanziari pari a € 31.000 è dovuto principalmente ai proventi finanziari e si è incrementato rispetto al precedente esercizio (€ 11.767).

Sono invece presenti oneri straordinari per € 36.077.

Alla luce di quanto rappresentato, l'esercizio 2004 si chiude con un risultato economico negativo (€ 366.268) dovuta essenzialmente ai costi sostenuti per l'avviamento e il consolidamento di attività propedeutiche alla realizzazione del Progetto.

Quadrilatero Marche-Umbria S.p.a.

Importi in migliaia di €

STATO PATRIMONIALE ATTIVO	
A - CREDITI VERSO SOCI PER VERSAMENTI ANCORA DOVUTI	0
B - IMMOBILIZZAZIONI	
I - Immobilizzazioni immateriali	8
II - Immobilizzazioni materiali	9
III - Immobilizzazioni finanziarie	0
TOTALE IMMOBILIZZAZIONI	17
C - ATTIVO CIRCOLANTE	
I - Rimanenze	10.034
II - Crediti	528
III - Attività fin. che non costituiscono immobilizzazioni	0
IV - Disponibilità liquide	1.177
TOTALE ATTIVO CIRCOLANTE	11.739
D - RATEI E RISCONTI ATTIVI	0
TOTALE ATTIVO	**11.756**
STATO PATRIMONIALE PASSIVO	
A - PATRIMONIO NETTO	2.330
B - FONDI PER RISCHI ED ONERI	0
C - FONDO PER TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO	0
D - DEBITI	9.426
E - RATEI E RISCONTI PASSIVI	0
TOTALE PASSIVO	**11.756**
CONTO ECONOMICO	
A - VALORE DELLA PRODUZIONE	3.597
B - COSTI DELLA PRODUZIONE	3.958
DIFFERENZA FRA VALORE E COSTI DELLA PRODUZIONE (A-B)	-361
C - PROVENTI E ONERI FINANZIARI	31
D - RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITA'	0
E - PROVENTI E ONERI STRAORDINARI	-36
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE	-366
RISULTATO NETTO DELL'ESERCIZIO	-366

CONTI D'ORDINE **0**

SOCIETÀ COLLEGATE

SOCIETA' STRETTO DI MESSINA S.P.A.

Dall'esame del bilancio d'esercizio al 31.12.2004 risulta che la Società ha fatto registrare un valore della produzione pari ad € 17.662.878, evidenziandosi un incremento rispetto all'anno precedente pari ad € 6.791.125, 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 € 18.844.015, maggiori rispetto all'anno precedente (di un importo pari ad € 6.838.871), 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, per l'organizzazione del road show internazionale effettuato al fine di pubblicizzare il progetto e per dotare la Società di una struttura organizzativa adeguata per affrontare i futuri impegni.

Dal punto di vista economico, si rileva, altresì, un incremento degli oneri diversi di gestione i quali ammontano per l'esercizio 2004 ad € 2.012.847 (€ 1.276.407 nel 2003): tale incremento è dovuto fondamentalmente al saldo del contributo richiesto dal Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio per l'esame dello studio di impatto ambientale del progetto preliminare del collegamento stabile tra la Sicilia ed il continente, svolto attraverso l'apposita commissione speciale istituita in seno allo stesso Ministero. A fronte di ciò si registra un MOL (Margine Operativo Lordo) per l'esercizio 2004 pari ad € 964.547 (€ 262.681 nel 2003).

Dal punto di vista finanziario si rileva un indebitamento complessivo pari a € 8.195.100, in relazione al quale si registrano oneri finanziari per complessivi € 18.706 (€ 10.136 nell'esercizio 2003), cui corrispondono proventi finanziari pari ad € 1.753.680, il cui valore fa registrare, dunque, un incremento significativo rispetto all'anno precedente (€ 331.267 nel 2003), essenzialmente dovuto all'incremento degli interessi attivi su c/c bancari, relativo ai depositi vincolati per tutto l'esercizio delle giacenze createsi in conseguenza dei versamenti dei tre decimi dell'aumento del capitale sociale effettuati dagli azionisti nel dicembre 2003.

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 2004 si chiude con un utile d'esercizio marginale, pari ad € 234.095 che l'assemblea dei soci ha deliberato di destinare come segue:

- € 11.705 (pari al 5%) a riserva legale;
- € 222.390 a copertura parziale delle perdite pregresse.

A tutto ciò è nondimeno necessario aggiungere come le gare per l'avvio della realizzazione del Ponte sullo Stretto stiano entrando nel vivo, essendo scaduti nel

mese di aprile 2005 i termini per la presentazione delle offerte relative alla selezione del Project Management Consultant (Pmc) e del General Contractor per la progettazione definitiva e la realizzazione dell'opera.

A metà del 2005, tenuto conto dei tempi necessari per una gara straordinaria come quella per il ponte, è prevista l'individuazione del General Contractor e del Project Management Consultant.

Ora, il primo impegno del General Contractor riguarderà la predisposizione del progetto, sulla base del cui sviluppo, nel corso del 2005, particolare rilevanza assumerà la definizione ed implementazione della strategia finanziaria delineata nella Convenzione: tale attività dovrà consentire in concreto di ottenere il più ampio coinvolgimento del sistema finanziario e quindi il reperimento delle risorse necessarie alla costruzione dell'opera a completamento di quanto già assicurato dagli Azionisti (al riguardo è previsto un impegno finanziario ANAS per l'anno 2005 di € 30.723.257,59 per versamenti ancora da effettuare inerenti alla quota sottoscritta del 1° aumento di capitale deliberato dalla Società (da € 76,6 Mln ad € 383,2 Mln) e di € 31.261.200,80 per versamenti da eseguire concernenti il 2° aumento di capitale previsto (fino ad un importo massimo di € 2.200 Mln) ai sensi dell'art. 6 dello statuto sociale. Una volta completato lo svolgimento delle procedure di approvazione del progetto definitivo, nel 2006 è prevista l'apertura dei primi cantieri.

Stretto di Messina S.p.A.

Importi in migliaia di €

STATO PATRIMONIALE ATTIVO	
A - CREDITI VERSO SOCI PER VERSAMENTI ANCORA DOVUTI	214.581
B - IMMOBILIZZAZIONI	
I - Immobilizzazioni immateriali	1.509
II - Immobilizzazioni materiali	109.579
III - Immobilizzazioni finanziarie	25
TOTALE IMMOBILIZZAZIONI	111.114
C - ATTIVO CIRCOLANTE	
I - Rimanenze	0
II - Crediti	3.083
III - Attività fin. che non costituiscono immobilizzazioni	0
IV - Disponibilità liquide	75.887
TOTALE ATTIVO CIRCOLANTE	78.970
D - RATEI E RISCONTI ATTIVI	76
TOTALE ATTIVO	**404.740**
STATO PATRIMONIALE PASSIVO	
A - PATRIMONIO NETTO	390.358
B - FONDI PER RISCHI ED ONERI	5.190
C - FONDO PER TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO	890
D - DEBITI	8.195
E - RATEI E RISCONTI PASSIVI	107
TOTALE PASSIVO	**404.740**
CONTO ECONOMICO	
A - VALORE DELLA PRODUZIONE	17.663
B - COSTI DELLA PRODUZIONE	-18.844
DIFFERENZA FRA VALORE E COSTI DELLA PRODUZIONE (A-B)	-1.181
C - PROVENTI E ONERI FINANZIARI	1.735
D - RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITA'	0
E - PROVENTI E ONERI STRAORDINARI	-63
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE	491
RISULTATO NETTO DELL'ESERCIZIO	234

SOCIETA' ITALIANA PER IL TRAFORO DEL MONTE BIANCO S.P.A.

Deve rilevarsi, innanzitutto, come l'esercizio 2004, dopo la riapertura al traffico avvenuta nel marzo 2002, è stato il primo 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.

Tuttavia, 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 è rivelato e si sta rivelando problematico.

L'obiettivo di un'equa ripartizione che, in base all'accordo dei Ministri delle Infrastrutture e dei Trasporti italiano e francese siglato nel 2002, dovrebbe assicurare al valico del Monte Bianco almeno il 35% dei transiti pesanti, è ancora lontano dall'essere conseguito. La quota dei transiti, che all'inizio del 2004 si collocava attorno al 21,5%, al termine dell'anno ha raggiunto il livello di circa il 25%, dimostrando che il processo di riequilibrio è molto lento e che l'obiettivo dell'equa ripartizione potrà essere realizzato solo gradualmente.

In relazione a ciò può evidenziarsi che, nell'esercizio 2004 si sono registrati ricavi netti da pedaggio pari ad € 30.388.951 con un incremento del 21,4% rispetto all'anno precedente (pari a € 5.360.095), essenzialmente riconducibile all'effetto combinato dell'aumento del traffico totale (+ 6,7%) e della variazione delle tariffe intervenuta dal 1° luglio 2004 (+ 1,72%).

Oltre ai ricavi da pedaggio, vanno segnalati, significativamente, quale valore della produzione, i proventi costituiti dal rimborso del costo di personale distaccato al GEIE (€ 4.730.000). Nell'ambito della gestione economica si rilevano costi della produzione pari ad € 33.454.071, superiori rispetto all'esercizio precedente (€ 31.955.477), in relazione, principalmente, ai maggiori accantonamenti per contenziosi diversi effettuati nel 2004 (€ 1.416.457) rispetto all'anno precedente (€ 175.000).

A fronte di ciò si registra un Margine Operativo Lordo (MOL) per l'esercizio 2004 pari ad € 13.210.228, significativamente superiore a quello rilevato nell'esercizio precedente (€ 7.570.400 nel 2003): la variazione positiva del MOL è dovuta in massima parte all'incremento dei ricavi registrato nel corso del 2004.

Per quanto concerne la situazione finanziaria della Società, l'attuale profilo di indebitamento a m/l termine prevede 6 finanziamenti per un importo complessivo di € 120.500.000 con scadenze di rimborso previste nel periodo 2004-2010 (il tasso medio applicato è pari a circa il 4%). I debiti complessivi della Società al 31.12.2004 ammontano a € 137.797.601, in relazione ai quali si rilevano oneri finanziari per complessivi € 5.283.308 (di cui € 5.115.944 per interessi passivi maturati nell'esercizio a fronte dei finanziamenti concessi dagli Istituti di Credito).

Deve segnalarsi oltremodo – quale fatto di rilievo avvenuto dopo la chiusura dell'esercizio – che il 25 gennaio u.s. la Società ha aperto con la controllata RAV una linea di credito a breve per un importo di € 15.000.000 tramite un deposito avente scadenza triennale al tasso fisso del 3,63%, funzionale alla costituzione della disponibilità finanziaria occorrente all'adempimento degli impegni assunti nei confronti dei familiari delle vittime dell'incidente del marzo 1999. Tale linea di credito si aggiunge ad altra di pari importo già in essere nel 2004 e che si ipotizza verrà chiusa, salvo proroghe, entro il 2008.

Alla luce di quanto rappresentato, l'esercizio 2004 si chiude con un risultato economico negativo (€ 1.333.933,) dovuto, particolarmente, ai significativi ammortamenti effettuati nell'esercizio (relativi soprattutto al completamento della messa in esercizio delle ingenti opere di ripristino del traforo e ai relativi oneri accessori), nonché alla notevole onerosità finanziaria connessa ai debiti verso le banche, perdita d'esercizio che l'assemblea dei soci ha deliberato di rinviare a nuovo.

Ora, nonostante il patrimonio netto della Società mantenga una significativa solidità (€ 183.226.053), l'ammontare complessivo delle perdite portate a nuovo dai precedenti esercizi (€ 28.131.515) fa prospettare nel breve periodo l'eventualità di una ricapitalizzazione societaria.

E' infine da aggiungere, come nel corso del 2004 i rapporti della Società con ANAS si siano concentrati sul tema della revisione del rapporto concessorio, con particolare riguardo alla proroga della scadenza al 2050, ritenuta necessaria quale misura di compensazione degli oneri – comprensivi di investimenti e di perdite di introiti – conseguenti alla chiusura del Traforo dopo gli incidenti del 1999; le attività espletate sono fondate sull'elaborazione di documenti di carattere tecnico-economico (Piano finanziario e analisi per flussi di cassa) discussi in varie occasioni tra le Società SITMB e ATMB, l'ANAS e la Direction des Routes.

Traforo del Monte Bianco S.p.a.

Importi in migliaia di €

STATO PATRIMONIALE ATTIVO	
A - CREDITI VERSO SOCI PER VERSAMENTI ANCORA DOVUTI	
B - IMMOBILIZZAZIONI	
I - Immobilizzazioni immateriali	332
II - Immobilizzazioni materiali	143.069
III - Immobilizzazioni finanziarie	165.818
TOTALE IMMOBILIZZAZIONI	309.219
C - ATTIVO CIRCOLANTE	
I - Rimanenze	0
II - Crediti	16.629
III - Attività fin. che non costituiscono immobilizzazioni	0
IV - Disponibilità liquide	670
TOTALE ATTIVO CIRCOLANTE	17.299
D - RATEI E RISCONTI ATTIVI	838
TOTALE ATTIVO	**327.356**
STATO PATRIMONIALE PASSIVO	
A - PATRIMONIO NETTO	183.226
B - FONDI PER RISCHI ED ONERI	3.106
C - FONDO PER TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO	1.808
D - DEBITI	137.798
E - RATEI E RISCONTI PASSIVI	1.418
TOTALE PASSIVO	**327.356**
CONTO ECONOMICO	
A - VALORE DELLA PRODUZIONE	35.775
B - COSTI DELLA PRODUZIONE	-33.454
DIFFERENZA FRA VALORE E COSTI DELLA PRODUZIONE (A-B)	2.321
C - PROVENTI E ONERI FINANZIARI	-5.261
D - RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITA'	0
E - PROVENTI E ONERI STRAORDINARI	2.452
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE	-488
RISULTATO NETTO DELL'ESERCIZIO	-1.334