ATTI PARLAMENTARI

XVI LEGISLATURA

CAMERA DEI DEPUTATI

Doc. **XV**
n. **8**

RELAZIONE DELLA CORTE DEI CONTI

AL PARLAMENTO

sulla gestione finanziaria degli Enti sottoposti a controllo in applicazione della legge 21 marzo 1958, n. 259

FERROVIE DELLO STATO S.P.A.

(Esercizi 2005 e 2006)

Trasmessa alla Presidenza il 19 maggio 2008

VOLUME I

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

PAGINA BIANCA

INDICE

Volume I

Determinazione della Corte dei conti n. 40/2008 del 6 maggio 2008 ..... *Pag.* 5

Relazione sul risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria delle Ferrovie dello Stato S.p.a. per gli esercizi 2005 e 2006 ..... » 9

DOCUMENTI ALLEGATI.

Esercizio 2005:

Relazione del Consiglio di amministrazione ..... » 155

Bilancio consuntivo ..... » 273

Relazione del Collegio sindacale ..... » 381

Volume II

Esercizio 2006:

Relazione del Consiglio di amministrazione ..... » 7

Relazione del Collegio sindacale ..... » 291

Bilancio consuntivo ..... » 549

PAGINA BIANCA

DETERMINAZIONE DELLA CORTE DEI CONTI

PAGINA BIANCA

Determinazione n. 40/2008.

LA CORTE DEI CONTI

IN SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

nell'adunanza del 6 maggio 2008;

visto il testo unico delle leggi sulla Corte dei conti approvato con regio decreto 12 luglio 1934, n. 1214;

vista la legge 21 marzo 1958, n. 259;

visto l'articolo 19 della legge 17 maggio 1985, n. 210;

visti i bilanci di esercizio di Ferrovie dello Stato S.p.A. relativi agli esercizi finanziari 2005 e 2006, nonché le annesse relazioni del Consiglio di amministrazione e del Collegio dei sindaci;

esaminati gli atti;

udito il relatore Consigliere dottor Adolfo Teobaldo De Girolamo e, sulla sua proposta, discussa e deliberata la relazione con la quale la Corte, in base agli atti ed agli elementi acquisiti, riferisce alle Presidenze delle due Camere del Parlamento il risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria della S.p.A., per gli esercizi dal 2005 e 2006;

ritenuto che, assolto così ogni prescritto incombente, possa, a norma dell'articolo 7 della citata legge n. 259 del 1958, darsi corso alla comunicazione alle dette Presidenze, oltre che dei bilanci di esercizio – corredati delle relazioni degli organi amministrativi e di revisione – della relazione come innanzi deliberata, che alla presente si unisce perché ne faccia parte integrante;

PER QUESTI MOTIVI

comunica, a norma dell'articolo 7 della legge n. 259 del 1958, alle Presidenze delle due Camere del Parlamento, insieme con i bilanci per gli esercizi 2005 e 2006, corredati delle relazioni del Consiglio di amministrazione e del Collegio dei sindaci, delle Ferrovie dello Stato S.p.A., l'unita relazione con la quale la Corte riferisce il risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria della Società medesima.

ESTENSORE
Adolfo T. De Girolamo

PRESIDENTE
Mario Alemanno

Depositata in Segreteria il 14 maggio 2008.

IL DIRIGENTE

(Dott. Antonio Di Virgilio)

RELAZIONE DELLA CORTE DEI CONTI

PAGINA BIANCA

RELAZIONE SUL RISULTATO DEL CONTROLLO ESEGUITO SULLA GESTIONE FINANZIARIA DI FERROVIE DELLO STATO S.P.A. PER GLI ESERCIZI 2005-2006

S O M M A R I O

Premessa ..... *Pag.* 13

1. Notazioni introduttive ..... » 14

2. Il quadro normativo e programmatico di riferimento .. » 18
   - 2.1. L'attuazione della normativa europea in materia di liberalizzazione del servizio di trasporto ferroviario .. » 18
   - 2.2. I rapporti tra il Gruppo FS e lo Stato ..... » 20
   - 2.3. Lo svolgimento dei compiti istituzionali: criticità e prospettive future ..... » 24

3. Configurazione societaria ed assetto del gruppo ..... » 28
   - 3.1. Struttura ed organizzazione societaria ..... » 28
   - 3.2. Compensi agli amministratori e ai sindaci ..... » 31
   - 3.3. *Corporate governance* ..... » 35
   - 3.4. *Internal auditing* ..... » 39
   - 3.5. Modello Organizzativo ex decreto legislativo n. 231/2001 ..... » 41
   - 3.6. Codice etico ..... » 42
   - 3.7. Processo di informatizzazione ..... » 44

4. Risorse umane ..... » 50
   - 4.1. Consistenza del personale ..... » 51
   - 4.2. Costo del lavoro ..... » 53
   - 4.3. Politica retributiva ..... » 58
   - 4.4. Formazione ..... » 59
   - 4.5. Contenzioso ..... » 62
   - 4.6. Relazioni industriali ..... » 63
   - 4.7. Sicurezza sul lavoro ..... » 65
   - 4.8. Consulenze ..... » 67

5. Gestione economica, patrimoniale e finanziaria del gruppo ..... *Pag.* 69
5.1. Notazioni di sintesi sul bilancio consolidato ..... » 69
5.2. Conto economico consolidato ..... » 81
5.3. Finanziamenti pubblici e investimenti ..... » 92
5.4. Stato patrimoniale consolidato ..... » 99
5.5. L'andamento della gestione di Rete Ferroviaria Italiana (RFI) SpA, di Trenitalia SpA e delle principali società del Gruppo ..... » 113
6. Gestione economica, patrimoniale e finanziaria di Ferrovie dello Stato S.p.A. ..... » 136
6.1. Notazioni di sintesi ..... » 136
6.2. Conto economico ..... » 140
6.3. Stato patrimoniale ..... » 143
7. Considerazioni conclusive ..... » 146

PREMESSA

La Corte dei conti ha riferito al Parlamento sulla gestione finanziaria di Ferrovie dello Stato S.p.A. fino al 2004.

La "Relazione della Corte dei conti al Parlamento sulla gestione finanziaria delle Ferrovie dello Stato S.p.A. per gli esercizi 2003-2004", approvata con determinazione della Sezione controllo Enti n. 39 del 6 giugno 2006, è pubblicata in Atti parlamentari - XV Legislatura, Doc. XV, n. 18.

Nella predetta relazione questa Sezione aveva rappresentato nuovamente la necessità di definire le modalità del controllo su Ferrovie dello Stato S.p.A., dopo il completamento della ristrutturazione societaria e la costituzione di Ferrovie dello Stato S.p.A. quale nuova Capogruppo, segnalando che, con la propria determinazione n. 28 adottata il 30 aprile 2004, aveva dato formalmente atto al Presidente del Consiglio dei Ministri ed al Ministro dell'Economia e delle Finanze della sussistenza delle condizioni per l'assoggettamento di Ferrovie dello Stato S.p.A. al controllo della Corte ai sensi dell'art. 12 della legge n. 259 del 1958, con permanenza del controllo previsto dall'art. 19 della legge 17 maggio 1985, n. 210, sul "nucleo" residuo della precedente Capogruppo, e cioè su Rete Ferroviaria Italiana (RFI) S.p.A.

In adesione alla indicata segnalazione, è stato adottato il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 7 marzo 2007 che ha formalmente disposto la sottoposizione al controllo della predetta Società.

Con riguardo ai ricordati atti amministrativi intervenuti ed all'assetto del controllo oramai compiutamente definito, la Corte procede ancora, con la presente relazione, ad un unico referto per il periodo 2005-2006, facendo riferimento alla gestione finanziaria di Ferrovie dello Stato SpA e del Gruppo, con particolare considerazione di quella di Rete Ferroviaria Italiana SpA, e cennando anche alle vicende di maggior rilievo intervenute fino a data corrente.

Per i successivi esercizi la Sezione adotterà due distinti referti, uno per Ferrovie dello Stato SpA, per il quale si gioverà della presenza di un Magistrato delegato [che ha iniziato a svolgere tale funzione dal settembre 2007] alle sedute degli Organi di gestione della Società, ai sensi dell'art. 12 della legge n. 259 del 1958, ed un secondo per Rete Ferroviaria Italiana SpA, ai sensi dell'art. 19 della predetta legge n. 210 del 1985 e dell'art. 2 della medesima legge n. 259 del 1958.

1. NOTAZIONI INTRODUTTIVE

Nel ricordato ultimo referto la Corte ha richiamato l'attenzione su talune criticità, rinvenibili dalla considerazione dell'assetto del Gruppo e dall'esame della relativa gestione, tra le quali:

1. la problematica della collocazione e dell'appartenenza di Rete Ferroviaria italiana S.p.A. al Gruppo Ferrovie dello Stato, di cui fa parte anche Trenitalia SpA, titolare del servizio di trasporto ferroviario, non del tutto coerente, sul piano sostanziale, con il processo di liberalizzazione del trasporto ferroviario e con l'attribuzione al soggetto gestore della rete infrastrutturale, in base alla normativa europea, di funzioni di carattere neutrale, finalizzate a garantire l'accesso equo e non discriminatorio alla rete e alle attrezzature di servizio;

2. l'assenza di miglioramenti di rilievo nella gestione complessiva del Gruppo, che anzi, dopo i risultati positivi degli anni 2001 e 2002, per il 2003 e per il 2004 appariva in trend negativo con riguardo ai risultati d'esercizio;

3. l'incremento del costo complessivo del personale, nonostante la riduzione costantemente operata della consistenza numerica, in relazione al quale sarebbe stato opportuno sottoporre a verifica la adeguatezza ed efficacia del sistema incentivante e premiale, che risultava adottato per la dirigenza e per il management, non del tutto coerente con i risultati gestori non positivi del periodo.

Con riferimento alle osservazioni della Corte, il nuovo Amministratore delegato, nominato dall'Assemblea dei soci in data 8 settembre 2006, ha ritenuto opportuno fornire – con lettera del 22 febbraio 2007 – le informazioni e gli elementi di valutazione, che si riportano qui di seguito.

1. Con riguardo al tema della collocazione del soggetto gestore della rete infrastrutturale, il processo di societarizzazione del Gruppo Ferrovie dello Stato ("Gruppo FS"), volto ad effettuare la separazione tra il gestore dell'infrastruttura ferroviaria (Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., "RFI") ed il soggetto che svolge il servizio di trasporto ferroviario (Trenitalia S.p.A., "Trenitalia") risulta fedelmente ispirato al principio di liberalizzazione alla base della normativa europea in tema di trasporto ferroviario. Si nota, altresì, da un lato che l'esperienza delle maggiori reti ferroviarie europee (Germania, Francia) conferma la scelta del Gruppo verticalmente integrato; dall'altro che le soluzioni attuate nel nostro ordinamento (cfr. D.lgs. 188/2003) per il trattamento dei temi "sensibili" per la liberalizzazione - accesso, pedaggio, allocazione tracce - rispondono già ai

requisiti richiesti dalla UE, eccezion fatta per il tema della sicurezza che tuttavia è ormai in fase di definizione da parte del competente Ministero. Compiuto questo ultimo atto, con tutti gli aspetti regolatori resi esterni al Gestore dell'infrastruttura e sottoposti alla vigilanza della costituenda Authority dei Trasporti, non sussisteranno elementi ostativi al mantenimento di RFI all'interno del Gruppo FS, anche alla luce delle norme UE.

Tutti i rapporti tra lo Stato, la pubblica amministrazione ed il Gruppo Ferrovie si potranno ridefinire attraverso una chiara definizione dei diversi ruoli che lo Stato riveste nei confronti di FS in quanto impresa: ruolo di regolatore, ruolo di azionista, ruolo di cliente e ruolo istituzionale.

2. Il rilievo sul mancato risanamento e sull'andamento negativo dei conti economici complessivi del Gruppo è evidentemente fondato, tuttavia mai si può prescindere dalla considerazione che a partire dal 2003 si è registrata una sistematica riduzione dei corrispettivi da Stato a fronte di impegni già contrattualizzati sia da RFI che da Trenitalia. Su quest'ultima inoltre ha pesato anche il blocco degli aumenti tariffari; il combinato disposto di queste variabili incide cumulativamente sul conto economico di Gruppo nel periodo 2003-2006 per oltre 2,5 miliardi di minori ricavi. La manovra tariffaria per i servizi ferroviari di media e lunga percorrenza - non coperti da contributo pubblico - ha già trovato attuazione a partire dal gennaio 2007 e si sviluppa con nuovi aumenti secondo quanto altresì previsto nel Piano industriale 2007-2011 in discussione con il Governo.

L'obiettivo della manovra è duplice: da un lato, consentire a Trenitalia di immettersi su un percorso di progressivo allineamento con i livelli tariffari ferroviari dei principali paesi europei; dall'altro, rendere coerente la regolamentazione in materia tariffaria con i principi della liberalizzazione per ridurre l'area di controllo amministrativo dei prezzi ai soli servizi oggetto di contratto pubblico ("servizi universali").

3. Quanto al tema relativo al sistema incentivante per la dirigenza del Gruppo FS, il Consiglio di amministrazione insediato nel settembre 2006 si è immediatamente posto la questione di una maggiore responsabilizzazione del management, ed ha trovato per il 2006, una pronta e prima risposta, ottenendo la rinuncia da parte dei dirigenti ai premi MBO già contrattualizzati per l'anno. È allo studio un nuovo sistema di incentivazione per il personale dirigente e per i primi livelli dei quadri.

In conclusione, l'Amministratore sottolinea che le segnalazioni relative a più accurati controlli nella gestione delle Società del Gruppo, in vista di realistici

obiettivi di risanamento economico e di sviluppo dei servizi nei vari settori di attività, sono state attentamente ponderate e tenute in debita considerazione nella formulazione del Piano di Sviluppo 2007-2011 al vaglio dell'Azionista.

Tutto ciò premesso, la Corte rileva che le assicurazioni e l'impegno sulle problematiche più importanti, per il futuro, del nuovo *management*, insediato nel settembre del 2006, appaiono estremamente opportune, in quanto intervengono in un momento di indubbia difficoltà per il Gruppo Ferrovie dello Stato[1].

A circa un quinquennio dalla ristrutturazione societaria e dalla scelta politica multisocietaria, il nuovo modello organizzativo, realizzato in conformità alle Direttive governative del 30 gennaio 1997 (c.d. direttiva "Prodi") e del 18 marzo 1999 (c.d. direttiva "D'Alema") - con la separazione formale tra la società che svolge il servizio di trasporto (Trenitalia SpA) e quella che gestisce la infrastruttura ferroviaria (Rete ferroviaria italiana SpA) - non pare aver giovato al superamento delle criticità e disfunzioni già in precedenza manifestatesi e che emergono in tutta la loro evidenza nel biennio 2005-2006; e ciò sia sotto il profilo operativo sia sotto il profilo della sostenibilità finanziaria.

Il Gruppo si trova ad attraversare una fase estremamente delicata del suo percorso di sviluppo, per una complessità di fattori che devono essere analizzati con l'urgenza che la situazione richiede, sì da consentire ai vari soggetti istituzionali interessati di intervenire, ciascuno per la parte di sua competenza, con le opportune azioni.

Al riguardo è da tenere nella giusta considerazione la circostanza che, per una scelta politica coerente tra l'altro con i principi dell'Unione europea, il Gruppo ha da tempo assunto l'assetto di un Gruppo privato e che Ferrovie dello Stato è una società per azioni; come tale, per un verso deve rispondere a dettati normativi ed a vincoli di mercato e, per altro verso, continua ad avere l'obbligo di garantire l'erogazione di un servizio di pubblica utilità, che non trova adeguata remuneratività di parte della prestazione e comporta una considerevole mole di investimenti finalizzati direttamente allo svolgimento del servizio.

È di tutta evidenza che, nell'assetto voluto [società per azioni operante sul mercato ed al tempo stesso incaricata di un pubblico servizio], lo Stato deve

---

[1] È lo stesso Presidente di Ferrovie dello Stato, che, nella lettera agli azionisti di presentazione del consuntivo 2006, da atto del negativo andamento economico-patrimoniale e finanziario determinatosi nell'esercizio e dello scenario complesso e preoccupante, sostanzialmente delineato nelle dinamiche fondamentali previste nel budget 2006 del Gruppo e già evidenziato in sede di chiusura dell'esercizio 2005. Ciò sia relativamente all'ambito di gestione delle Società che operano nella realizzazione e gestione della rete infrastrutturale, di cui RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA è principale riferimento, sia in particolare delle Società che sviluppano il proprio business nel settore del trasporto, di cui Trenitalia SpA è la maggior esponente.

accollarsi la parte di costi - e finanziare conseguentemente Ferrovie e le sue Società interessate - che sono connessi al servizio reso alla collettività al di fuori o in deroga alle regole del mercato; l'intervento dello Stato non può che essere proporzionato alla misura in cui la Collettività si giova dei servizi resi a prezzo politico o degli investimenti sulla rete. All'esigenza di un equilibrio continuo in tale rapporto si riconnette il problema delle tariffe ed il problema dei finanziamenti pubblici per RFI.

In aggiunta, quindi, alle problematiche di efficienza, efficacia ed economicità della gestione – riferibili alle scelte ed all'azione degli amministratori - appare perciò fondamentale, per una valutazione dell'operato del management e per una chiara lettura dei risultati dei bilanci d'esercizio, tener conto degli oneri riferibili allo Stato, della loro precisa entità per ciascun esercizio e dell'intervenuta, effettiva erogazione nel periodo.

Resta ferma, comunque, l'esigenza di rendere sempre più adeguata e trasparente l'evidenziazione contabile della gestione dei servizi di pubblica utilità.

2. IL QUADRO NORMATIVO E PROGRAMMATICO DI RIFERIMENTO

2.1 L'attuazione della normativa europea in materia di liberalizzazione del servizio di trasporto ferroviario

In un momento di difficile situazione gestionale ed operativa, il Gruppo FS sta per subire l'impatto del completamento del processo di liberalizzazione del trasporto ferroviario voluto dall'Unione europea.

A tale ultimo riguardo, si è già ricordato nei precedenti referti[2] che, dopo l'adozione del primo "pacchetto ferroviario UE" sulla liberalizzazione del trasporto, v'è, poi, stata l'adozione, da parte del Parlamento Europeo e del Consiglio UE, del secondo "pacchetto" con cui è stato completato il progetto di liberalizzazione per il trasporto merci (con la fissazione delle date del 1° gennaio 2006 per l'internazionale e del 1° gennaio 2007 per il nazionale), mentre la liberalizzazione del trasporto internazionale passeggeri è prevista per il 2010 dal III pacchetto ferroviario, presentato dalla Commissione Europea nel marzo del 2004.

Nel disegno attuativo della normativa europea, a livello nazionale, è intervenuta, la disciplina dettata nel nostro ordinamento dal decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188, che, recependo il ricordato primo "pacchetto ferroviario UE"[3], regolamenta: a) l'utilizzo e la gestione dell'infrastruttura ferroviaria adibita a servizi di trasporto ferroviario nazionali e internazionali, nonché i princìpi e le procedure da applicare nella determinazione e nella imposizione dei diritti dovuti per il suo utilizzo; b) l'attività di trasporto per ferrovia effettuata da imprese ferroviarie operanti in Italia e i criteri relativi al rilascio, alla proroga ed alla modifica delle licenze per la prestazione di servizi di trasporto ferroviario da parte delle imprese ferroviarie e delle associazioni internazionali di imprese ferroviarie; c) il diritto di accesso all'infrastruttura ferroviaria per le associazioni internazionali di imprese ferroviarie e per le imprese ferroviarie; d) i princìpi e le procedure da seguire nella ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria e nella riscossione dei diritti dovuti per l'utilizzo della infrastruttura.

---

[2] Sulla problematica la Sezione si è soffermata nei precedenti referti. Si veda, in particolare la "Relazione della Corte dei conti al Parlamento sulla gestione finanziaria delle Ferrovie dello Stato S.p.A. per gli esercizi 2001-2002", in Atti parlamentari, XIV Legislatura, Doc. XV , n. 258, Cap. 3.

[3] Il decreto legislativo ha recepito la Direttiva 2001/12/CE relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie, la 2001/13/CE relativa alle licenze alle imprese ferroviarie e la 2001/14/CE relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria, all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e alla certificazione di sicurezza, che avevano modificato le disposizioni della Direttiva 91/440/CE al fine di dare un ulteriore impulso al processo di liberalizzazione del settore ferroviario.

Con il decreto è stata, così, regolamentata la materia del pedaggio per l'accesso alla infrastruttura[4] ed in parte l'allocazione della capacità[5], per la quale sono ancora da definire - da parte del regolatore - i criteri (priorità e qualità) per la modellizzazione della potenzialità della rete e la prima strutturazione delle tracce.

Uno dei nodi che restava da sciogliere era quello della istituzione e della regolamentazione dell'Organismo preposto alla sicurezza, e cioè ad una materia che, insieme al pedaggio ed alla allocazione della capacità, costituisce - per la normativa europea - uno dei temi sensibili, e cioè rilevanti per il Gestore dell'infrastruttura, nel quadro regolatorio mirato a garantire la liberalizzazione del settore del trasporto ferroviario e la non discriminazione.

All'adempimento si è provveduto, in attuazione delle direttive 2004/49/CE e 2004/51/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 29 aprile 2004, sulla sicurezza e sullo sviluppo delle ferrovie comunitarie [che prevedevano la costituzione di un'Agenzia europea e di Authorities nazionali per la sicurezza ferroviaria] con il decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162, che - sia pure oltre il termine dell'aprile del 2006 fissato dalla normativa europea - ha disposto la istituzione, con sede in Firenze, dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie. È questa l'organismo nazionale a cui sono assegnati i compiti di Autorità preposta alla sicurezza per il sistema ferroviario italiano di cui al capo IV della precitata direttiva 2004/49/CE.

L'Agenzia, titolare di compiti di garanzia della sicurezza del sistema ferroviario nazionale e di poteri di regolamentazione tecnica di settore, è chiamata a dettare - in conformità alle disposizioni comunitarie ed a quelle assunte dall'Agenzia europea per la sicurezza delle ferrovie di cui al regolamento CE/881/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio del 29 aprile 2004 - i principi ed i criteri necessari per la sicurezza della circolazione ferroviaria.

La nascita della nuova Agenzia si pone indubbiamente quale evento positivo e di certezza nel contesto istituzionale italiano, in quanto vengono ad essere affidate ad un soggetto terzo - ed esterno al Gruppo FS – tutte le attribuzioni in tema di sicurezza del trasporto ferroviario, con ulteriore delimitazione della collocazione istituzionale del Gestore dell'infrastruttura (Rete ferroviaria italiana SpA), che deve restare estraneo agli aspetti regolatori del

---

[4] In base all'art. 17 del d.lgs. n. 188/2003 il canone dovuto è stabilito con decreto del Ministero competente che "acquisisce una motivata relazione da parte del Gestore dell'infrastruttura". Lo stesso decreto stabilisce i criteri per la determinazione dei canoni.

[5] Il d. lgs. n. 188/2003 disciplina le richieste delle imprese ferroviarie, la realizzazione delle tracce definitive e l'assegnazione formale delle tracce.

sistema e, sotto tale aspetto, resta irrisolto il problema della eventuale costituzione di un'apposita Autorità.

2.2 I rapporti tra il Gruppo F. S. e lo Stato

Oltre che in ambito europeo, v'è anche un altro profilo sotto il quale il modello organizzativo realizzato per il Gruppo FS con la ristrutturazione societaria, è messo ripetutamente e costantemente alla prova: è quello dei rapporti con lo Stato, la cui complessità e peculiarità si è venuta progressivamente accentuando, in particolare per la parte relativa a RFI SpA (gestore dell'infrastruttura) ed a Trenitalia SpA (titolare del servizio di trasporto ferroviario), entrambe partecipate al 100% della Capogruppo, a sua volta interamente posseduta dallo Stato.

Nell'attuale assetto si verifica che lo Stato viene ad essere contemporaneamente: 1) unico azionista-proprietario di Ferrovie dello Stato SpA e, attraverso questa, di RFI SpA e Trenitalia SpA; 2) parte contraente nel contratto di servizio stipulato per la fornitura del servizio di trasporto con Trenitalia SpA, con le obbligazioni ed i diritti conseguenti; 3) parte contraente nel contratto di programma, posto in essere nei confronti di RFI SpA, per lo svolgimento dei servizi di infrastruttura, con le obbligazioni ed i diritti conseguenti; 4) titolare e "responsabile" di fronte all'Unione europea di molteplici poteri di regolamentazione del mercato (per la parte tariffaria, per la allocazione della capacità etc.) da svolgere imparzialmente nel rispetto della normativa nazionale e della normativa europea.

Nella qualità di azionista lo Stato provvede, tramite il Governo, alla scelta del management della Capogruppo, nonché - indirettamente, attraverso questo – dei vertici delle Società del Gruppo maggioritariamente partecipate; valuta i risultati della gestione; è chiamato ad assicurare i mezzi per garantire la solidità economica e finanziaria alle imprese del Gruppo; adotta tutti gli interventi conseguenti per porre rimedio a situazioni di criticità del sistema.

Vanno, poi, considerate, come si è detto, le implicazioni che comporta la partecipazione al contratto di servizio ed al contratto di programma.

Con il primo atto lo Stato acquista da Ferrovie dello Stato quei servizi che hanno fini sociali, quali la garanzia della mobilità per i cittadini, ma con costi non sostenibili dall'Azienda a valori di mercato. Dall'inizio del secondo semestre 2000

controparte del rapporto è Trenitalia S.p.A.[6] (che, per il trasporto regionale nelle Regioni a statuto ordinario, stipula i contratti di servizio con le varie regioni interessate). Nel contratto di servizio lo Stato deve provvedere alla scelta, politica, delle fasce sociali da proteggere in termini di tariffe sussidiate del trasporto ferroviario, così come dei territori per i quali risponde ad un interesse pubblico mantenere comunque servizi ferroviari, indipendentemente dalla remunerativita; determinare i prezzi sociali per i servizi sussidiati e coprire la differenza tra detti prezzi e quelli di mercato.

Con il contratto di programma[7] sono disciplinati i rapporti tra il Ministero delle Infrastrutture e RFI, con la determinazione degli oneri statali destinati alla manutenzione della infrastrutture, nonché dei finanziamenti - sempre dello Stato - finalizzati al potenziamento della rete ferroviaria esistente. Il contratto è stipulato, nei limiti delle risorse annualmente iscritte nel bilancio dello Stato, nel rispetto dei principi di indipendenza patrimoniale, gestionale e contabile dallo Stato, di economicità in relazione alla qualità del servizio prestato e di programmazione delle attività, degli investimenti e dei finanziamenti miranti alla realizzazione dell'equilibrio economico-finanziario e degli obiettivi tecnici e commerciali, con indicazione dei mezzi per farvi fronte.

Risulta evidente che, nella partecipazione ai ricordati atti, lo Stato (con i Ministeri interessati) si trova a svolgere una pluralità di ruoli di indubbia, difficile armonizzazione, in quanto per un verso deve provvedere alla tutela di interessi collettivi o pubblici – tra i quali il contenimento dei prezzi, il rispetto dei vincoli di bilancio, la politica di limitazione o di dilazione della spesa -, per altro verso è chiamato a curare, quale azionista unico o dominante, che le società detenute nel Gruppo – ed in particolare Trenitalia e RFI - siano in grado di sostenere i costi produttivi, ottenendo tempestivamente le contribuzioni ed i finanziamenti anche pubblici loro spettanti – alla stregua degli impegni normativi o contrattuali - anche per evitare il ricorso all'indebitamento.

Infine allo Stato – con soluzione non persuasiva per le necessarie coerenze con gli altri compiti svolti - è affidato anche il ruolo di assicurare la libera concorrenza e la parità di condizioni del mercato del trasporto ferroviario, evitando che si determinino situazioni di privilegio o di favore per le aziende

---

[6] Il 6 marzo del 2006 è stato firmato il Contratto di servizio pubblico tra il Ministero dei Trasporti e Trenitalia SpA, riferito agli anni 2004-2005, per il settore passeggeri; il medesimo ha per oggetto – oltrechè il trasporto nelle regioni a statuto speciale e nelle province autonome – i servizi notturni, le agevolazioni tariffarie passeggeri ed ulteriori obblighi relativi alla manutenzione del materiale rotabile ed alle condizioni di sicurezza. Nel marzo 2007 è stato firmato il Contratto di servizio pubblico, per gli anni 2004- 2006, per il settore merci.

[7] Il Cipe ha dapprima prorogato per l'anno 2006, con delibera 159/2005, il Contratto di Programma 2001- 2005. In data 20 luglio 2007 ha approvato il contratto di programma 2007-2011, che è stato, poi, sottoscritto il 31 ottobre 2007.

nazionali (tra le quali c'è Trenitalia di cui lo Stato è proprietario). A tal riguardo si ricorda che il citato Decreto legislativo n. 188 del 2003, all'art. 37, ha affidato "al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti o a sue articolazioni" i compiti di regolazione del mercato del trasporto ferroviario e di regolamentazione dell'accesso all'infrastruttura ferroviaria da parte delle imprese ferroviarie (vigilanza sulla concorrenza nei mercati, risoluzione di controversie, controllo sull'attività del gestore dell'infrastruttura).

Né va trascurato nella indubbia, complessa situazione rappresentata – ed è questo ulteriore motivo di preoccupazione delle Autorità statali cointeressate, partecipi degli interventi – che i risultati del Gruppo, per la sua rilevanza economico-finanziaria a livello nazionale ed europeo, hanno impatto sulla situazione economico-finanziaria del sistema-paese. Basti ricordare, al riguardo, la emblematica vicenda[8] della connotazione dei conferimenti di capitale effettuati dallo Stato a favore del Gruppo, in precedenza considerati da Eurostat alla stregua di effettivi aumenti di capitale (e, quindi, come partite finanziarie non rilevanti per l'indebitamento) e che sono stati riclassificati come trasferimenti in conto capitale a ripiano delle perdite e, dunque, in ultima analisi, come spesa pubblica a tutti gli effetti, con conseguente aumento del disavanzo della Pubblica amministrazione[9].

In disparte l'intreccio di rapporti e le difficoltà di armonizzazione ed equilibrio di interessi, potenzialmente contrastanti, quel che più conta sottolineare, in questa sede, è la evidente, innegabile interdipendenza tra i modi di esercizio delle proprie attribuzioni da parte dello Stato ed i risultati della gestione del Gruppo FS – ferma restando la riferibilità di questi ultimi alla qualità ed alle scelte del management, con il conseguente giudizio valutativo.

Si determina, in sostanza, una serie di relazioni di tal fatta che il comportamento diligente ed efficiente di FS e consociate è condizionato dal comportamento diligente e puntuale dello Stato, di guisa che, come si vedrà meglio in prosieguo, ai fini del miglioramento dei risultati di FS, che nel biennio in esame pervengono ad un livello di criticità mai toccato in precedenza, è

---

[8] Sulla problematica si è riferito nell'ultima citata Relazione al Parlamento sulla gestione finanziaria di Ferrovie dello Stato S.p.A. per gli esercizi 2003-2004" (in Atti parlamentari - XV Legislatura, Doc. XV, n. 18).

[9] Come già riferito, Eurostat ha, in definitiva, ritenuto che il Gruppo Ferrovie dello Stato, nonostante quanto mostrato dai bilanci redatti ai sensi del codice civile, sia stato in perdita per l'intero periodo 2001-2003. Anche l'Istat ha conseguentemente riclassificato gli apporti di capitale al Gruppo FS come contributi, in quanto non presentavano le caratteristiche di operazioni finanziarie previste dal manuale del sistema Europeo dei conti (SEC 95) che richiede: redditività dell'investimento (dividendi), ampio margine di libertà nell'utilizzo, emissione di nuove azioni.

essenziale il rispetto degli impegni finanziari e programmatici anche da parte dello Stato.

Se è, perciò, necessario che Ferrovie dello Stato SpA, con le sue articolazioni nel Gruppo, punti al risanamento economico ed allo sviluppo dei servizi nei vari settori di attività, nel rispetto degli obblighi normativi e contrattuali a suo carico, è del pari necessario che anche lo Stato ponga in essere i comportamenti dovuti ed adempia puntualmente alle obbligazioni assunte nei confronti di Ferrovie SpA.

In definitiva l'utile svolgimento dei complessi rapporti tra lo Stato, la pubblica amministrazione ed il Gruppo Ferrovie postula il rispetto vicendevole degli impegni, che è momento imprescindibile per pervenire ai risultati che si auspicavano con il complesso processo di societarizzazione e la gestione del Gruppo in un'ottica privatistica e di mercato.

In tale contesto è da prendere atto dei vari interventi normativi che si sono succeduti con effetti di rilievo sulla gestione del Gruppo, tra cui le disposizioni della legge 23 dicembre 2005, n. 266 (legge finanziaria 2006) che ha introdotto importanti novità per le modalità di finanziamento e di ammortamento dell'infrastruttura – sulle quali si tornerà in prosieguo nella parte specifica - finalizzate anche a risolvere la problematica della connotazione dei finanziamenti statali di cui si è detto; sul punto, in particolare, la legge in argomento, oltre ad aver previsto la capitalizzazione degli oneri finanziari lungo tutta la durata del progetto (durata della concessione), ha stabilito, all'art. 1 comma 86, che il finanziamento concesso al Gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale a copertura degli investimenti relativi alla rete tradizionale, compresi quelli per manutenzione straordinaria, avviene, a partire dalle somme erogate dal 1° gennaio 2006, a titolo di contributo in conto impianti.

Meritano, poi, menzione le statuizioni del decreto-legge 4 luglio 2006, n. 223, convertito con modificazioni dalla legge 4 agosto 2006, n. 248, che reca ulteriori norme in tema di finanziamento dell'infrastruttura, e le disposizioni della legge 27 dicembre 2006, n. 296 (finanziaria 2007), che introducono rilevanti novità nella medesima materia, con riferimento all'accollo del debito verso Cassa Depositi e Prestiti da parte dello Stato e la previsione della liquidazione del patrimonio separato di Infrastrutture SpA (fusa per incorporazione, a seguito della finanziaria 2006, nella Cassa Depositi e Prestiti).

Su tali interventi normativi si riferirà più estesamente nella parte specifica della trattazione.

2.3 Lo svolgimento dei compiti istituzionali: criticità e prospettive future

La *mission* del Gruppo Ferrovie dello Stato, posta anche costantemente in risalto nelle annuali relazioni al bilancio di esercizio di Ferrovie dello Stato SpA, è quella di "realizzare opere e servizi nel trasporto ferroviario, per contribuire a sviluppare per il Paese un grande progetto di mobilità e di logistica".

Più in particolare:

- FS SpA, che è la società capogruppo, oltre alle funzioni di direzione strategica, di indirizzo gestionale, di governance per le società operative, cura istituzionalmente la gestione accentrata di alcune aree di maggiore interesse (finanza, relazioni istituzionali, management). FS SpA è stata costituita con apporto totale di capitale pubblico al patrimonio; le azioni costituenti la società appartengono allo Stato, che le detiene tramite il Ministero dell'economia e delle finanze;

- RFI, interamente di proprietà di FS SpA, è istituzionalmente titolare dell'attività di progettazione, costruzione, messa in esercizio, gestione e manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale (oltre che di gestione dei sistemi di controllo e di sicurezza connessi alla circolazione dei convogli, di certificazione e di omologazione del materiale rotabile e dei componenti necessari all'infrastruttura medesima). Quale gestore della rete infrastrutturale è destinataria dei contributi in conto esercizio, a carico dello Stato, per le attività di manutenzione della rete stessa, nonché dei finanziamenti statali degli investimenti - già previsti dalla normativa del 1985 - sulla base del contratto di programma; si giova, quindi, di forme di sovvenzionamento ordinarie, gravanti sul bilancio statale, ammissibili anche alla stregua dei principi comunitari, in quanto destinati alle infrastrutture ed alla ricerca ed allo sviluppo del settore ferroviario;

- Trenitalia SpA, la totalità delle cui azioni è detenuta da FS, provvede all'esercizio del trasporto ferroviario, in virtù di apposita licenza da parte dello Stato, e, per effetto del contratto di servizio, offre determinati servizi a prezzi concordati.

Proprio ponendo in rapporto l'importanza e la complessità dei compiti da svolgere e degli obiettivi da perseguire con il livello di realizzazione emergente dalla considerazione della gestione 2006, è dato fondatamente di dubitare, per il grado di difficoltà toccato, che la realizzazione del progetto affidato al Gruppo possa continuare con prospettive di successo alle attuali condizioni.

La privatizzazione e la societarizzazione vennero a suo tempo decise per pervenire ad una maggiore competitività delle Ferrovie ed invece si è arrivati, in pochi anni ad una perdita di esercizio che supera i due miliardi di Euro a livello di Gruppo[10].

A determinare il risultato contribuisce in misura preponderante la situazione di Trenitalia che registra una perdita netta, per il 2006, di 1.989,4 milioni di euro, che si confronta con quella dell'esercizio precedente di 631,7 milioni di euro.

Oltre allo squilibrio dei conti, le criticità sono riconducibili principalmente, al servizio di trasporto ferroviario che, nonostante l'aumento dei costi, non accenna a migliorare, né sotto il profilo quantitativo (e cioè con ampliamento dell'offerta del servizio sulle linee più trascurate, quali, ad esempio, quelle tra la Capitale e la parte Adriatica della Penisola che fa capo ad Ancona e tra la Capitale ed un nodo di rilievo quale la Calabria), né sotto il profilo qualitativo generale.

La scelta intuibile del management, comprensibile sotto il profilo gestionale, ma che non può non preoccupare a livello di tutela degli interessi pubblici, è quella di privilegiare le tratte più rimunerative e nelle quali è prevedibile ci sarà, a breve, competizione sul mercato, lasciando nella situazione attuale le linee tradizionalmente meno redditizie, sulle quali non è economico intervenire in assenza di uno specifico, mirato intervento finanziario pubblico.

Il peggioramento dei livelli di qualità registrata alla fine del 2005, ha indotto Trenitalia a rivedere il modello organizzativo, ripristinando la divisione Trasporto Regionale, oltre a prevedere alcuni presidi straordinari di controllo a livello di Capogruppo. Sono stati inoltre attribuiti obiettivi di qualità e di efficienza alle tre Divisioni di mercato Passeggeri Nazionale e Internazionale, Regionale e Cargo, riportando responsabilità e leve gestionali e operative all'interno dei singoli business.

Meno critica appare la situazione della gestione delle infrastrutture affidata a RFI, che chiude l'esercizio 2006 facendo registrare una perdita di 197 milioni di euro, contro un risultato sostanzialmente in pareggio del 2005. Dall'esame dei dati di bilancio risulta un aumento degli indicatori di produttività ed una dinamica dei costi operativi contenuta. Risulta, altresì, che lo Stato ha erogato a RFI contributi in conto esercizio pari a 902 milioni di Euro, con

[10] Come si vedrà meglio in prosieguo, nella parte specifica della relazione, il bilancio consolidato 2006 si chiude con una perdita di esercizio di 2 miliardi 115 milioni di Euro, con un peggioramento di 1 miliardo 655 milioni di Euro su un esercizio 2005, già negativo per 465 milioni.

riduzione del 30 %, e cioè di 387 milioni di Euro, dei contributi erogati nel 2005. Conseguentemente il saldo negativo del conto economico viene posto, principalmente, in relazione con tale diminuzione.

Due quindi i profili che emergono e con riguardo ai quali occorre operare rapidamente al fine di creare i presupposti per una stabile inversione di tendenza:

- quello che fa postulare una adozione immediata di un complesso di iniziative a livello societario che puntino ad un rapido superamento dell'emergenza per la Società titolare del servizio di trasporto ferroviario, con un rinnovato e rigoroso impegno di Ferrovie dello Stato e di Trenitalia per il rispetto dei principi di economicità ed efficienza, sì da poter sostenere l'impatto della imminente apertura del mercato per il trasporto passeggeri;
- quello che porta a richiedere certezza e rispetto degli impegni nei rapporti tra Stato e Gruppo FS, soprattutto quanto a entità, tempi, modalità e garanzie di erogazione dei trasferimenti contrattualmente dovuti, cui è inevitabile si provveda con puntualità e senza deroghe non concordate; in tale ambito andrebbe curata anche la "sincronia" tra gli stanziamenti di cassa previsti in legge finanziaria e l'effettiva erogazione delle risorse.

Nella sostanza, e più semplicemente, con riguardo alle regole di mercato cui le Società del gruppo devono sottostare, dovrebbero essere ben definiti i confini - in un determinato arco temporale e senza possibilità di ripensamenti in corso d'opera - tra iniziative di interesse pubblico e iniziative da portare avanti in una logica privatistica. Scelte, programmazione, responsabilità e vigilanza per le prime dovrebbero essere condivise con i pubblici poteri interessati e dovrebbero essere ben distinte anche per la fase esecutiva. Per le seconde, rientranti nell'attività squisitamente imprenditoriale e chiaramente individuabili, scelte gestionali e responsabilità dovrebbero essere di esclusiva titolarità del management.

Solamente nella delineata necessaria distinzione, da rispettare a tutti i livelli e con tutte le conseguenze, potranno essere realizzati, nei prossimi anni, i presupposti per conseguire gli obiettivi per assicurare lo svolgimento del servizio universale, l'efficienza gestionale delle Società cardine del Gruppo, la regolare attuazione delle opere pianificate, fondamentali per la modernizzazione, la competitività e la crescita del sistema ferroviario.

È, comunque, da dare atto che segnali positivi possono cogliersi dall'andamento della gestione 2007. I dati forniti dalla Capogruppo, con riferimento sia alla semestrale sia al progetto di bilancio per l'esercizio 2007, evidenziano significativi miglioramenti con recupero di redditività, in coerenza con il Piano industriale 2007-2011.

La perdita di esercizio del Gruppo dovrebbe essere contenuta sui 409 milioni di Euro, con diminuzione notevole dei costi operativi (- 1,8%), al netto delle capitalizzazioni, e con incremento dei ricavi operativi (+ 14,7 %).

Anche per Trenitalia SpA si registra per il 2007 un risultato netto negativo d'esercizio (402 milioni di Euro) in sensibile miglioramento rispetto alla perdita dell'esercizio 2006.

3. CONFIGURAZIONE SOCIETARIA ED ASSETTO DEL GRUPPO

3.1 Struttura ed organizzazione societaria

Ferrovie dello Stato S.p.A.[11] ha il ruolo di holding industriale di un gruppo societario la cui missione fondamentale è quella di provvedere, con criteri di economicità e di efficienza e nel rispetto dei principi della normativa comunitaria, alla gestione del servizio di trasporto ferroviario, alla gestione e manutenzione della rete ferroviaria, nonché al potenziamento ed all'ammodernamento degli impianti, delle linee e dei mezzi. Ha struttura di società per azioni a socio unico (Ministero dell'economia e delle finanze), con un capitale sociale, al 31 dicembre 2006, di 38.790.425.485 euro, interamente versati.

Attualmente, il Gruppo è composto di nove Società principali (Trenitalia, RFI, Italferr, Ferservizi, Grandi Stazioni, Centostazioni, Sogin, Fercredit, Ferrovie Real Estate), che complessivamente occupano oltre 97.000 dipendenti.

Ferrovie dello Stato, quale società capogruppo, ha partecipazione diretta o indiretta in molteplici società - 82 a fine 2006 (di cui 8 costituiscono partecipazioni non consolidate) - ed è unitariamente garante verso l'azionista (Stato) del risanamento del gruppo ed orientata alla generazione di valore ed all'incremento della competitività complessiva del sistema.

Finalità coessenziali alla *mission* istituzionale distribuite tra le varie società sono: l'attività di ricerca scientifica e tecnologica nelle materie in precedenza ricordate, in coordinazione con gli enti ed i soggetti preposti alla ricerca statale; la promozione di attività strumentali alla acquisizione e all'incremento del traffico ferroviario; l'integrazione del sistema ferroviario con gli altri sistemi di trasporto mediante l'adozione delle tecniche intermodali; l'acquisizione e l'incremento dei trasporti per ferrovia, la ricerca applicata nel campo ferroviario, l'esercizio di attività complementari, accessorie o, comunque, connesse con quelle ferroviarie, lo svolgimento di attività coordinate in materia di trasporti, nonché la progettazione esecutiva e la costruzione delle linee e delle infrastrutture ferroviarie per il sistema alta velocità; la partecipazione, anche in posizione minoritaria, a società o enti con sede legale all'estero, operanti anche in altri Paesi, aventi per finalità la fornitura a terzi di materiale connesso all'attività di trasporto ferroviario, la consulenza e l'assistenza tecnica, lo studio, la progettazione, la costruzione e la gestione temporanea nella fase di avviamento delle linee o infrastrutture ferroviarie in territorio estero.

---

[11] Già Ferrovie dello Stato Holding Srl, subentrata dal 1° luglio 2001 a "Ferrovie dello Stato Società di Trasporti e Servizi per Azioni",

Nel perseguimento degli scopi istituzionali, a fianco della Capogruppo, opera anzitutto RFI S.p.A. che è la società cui è affidata l'attività di progettazione, costruzione, messa in esercizio, gestione e manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale e dei sistemi di controllo e sicurezza annessi alla circolazione dei convogli. I suoi ricavi sono costituiti principalmente da pedaggi corrisposti dalle società di trasporto utilizzatrici dell'infrastruttura e dai contributi dello Stato per la copertura dei costi di manutenzione ordinaria dell'infrastruttura medesima. RFI riceve, dalle società di trasporto utilizzatrici della rete infrastrutturale, un pedaggio destinato a coprire i costi ante-ammortamenti e dallo Stato contributi in conto esercizio per le attività di manutenzione della rete e per il finanziamento degli investimenti, sulla base del Contratto di Programma.

Nel settore della logistica integrata, in posizione di preminenza, opera dal 1° novembre 2000, Trenitalia S.p.A., società di trasporto del Gruppo, che ha la missione istituzionale di provvedere al trasporto ferroviario passeggeri a media e lunga percorrenza, metropolitano e regionale, nonché al trasporto merci.

Grandi Stazioni S.p.A. è la società del Gruppo che provvede alla gestione, riqualificazione e valorizzazione dei complessi immobiliari delle 13 maggiori stazioni della rete ferroviaria, in qualità di soggetto unico e in regime di locazione per la durata di 40 anni.

Centostazioni S.p.A. si occupa della gestione del patrimonio costituito dai complessi immobiliari delle centotre stazioni ferroviarie di medie dimensioni di proprietà di RFI – Rete Ferroviaria Italiana SpA; sulla base di un contratto quarantennale, in vigore da aprile 2002, ha ottenuto in esclusiva i diritti di utilizzazione e sfruttamento economico dei suddetti complessi immobiliari, unitamente al mandato a provvedere alla gestione integrata, commerciale e amministrativa, alla riqualificazione e alla valorizzazione del patrimonio immobiliare medesimo.

Sogin S.r.l., sub-holding controllata al 55% della Capogruppo, provvede alla organizzazione ed alla gestione degli autoservizi sostitutivi/integrativi del servizio ferroviario, oggetto di apposita convenzione con la Capogruppo, oltreché all'attività di indirizzo, di assistenza e consulenza nei confronti delle proprie società controllate.

Sita SpA, controllata al 100% dalla sub-holding Sogin Srl, rappresenta la principale realtà operativa per i collegamenti extraurbani a mezzo autobus in concessione regionale.

Italferr SpA è la società di servizi di ingegneria del Gruppo la cui attività prevalente è costituita dal presidio dell'area tecnologica, ingegneristica e di controllo della fase esecutiva degli investimenti nella rete ferroviaria.

Ferservizi è la società di servizi per la gestione di attività di supporto al business del Gruppo FS, con la missione di creare valore e benefici economici al Gruppo, migliorando l'efficienza dei processi e la qualità dei risultati. La società eroga servizi immobiliari, servizi di facility, servizi amministrativi e servizi di acquisto "non core business".

Ferrovie Real Estate SpA è la società del Gruppo cui è affidata la vendita del patrimonio immobiliare non più strumentale all'esercizio ferroviario, assegnatole tramite atto di scissione parziale da RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA, e la gestione economico/patrimoniale degli immobili acquisiti. La missione della società prevede, inoltre, la riqualificazione e la valorizzazione degli asset trasferiti.

Fercredit SpA è la società di servizi finanziari del Gruppo Ferrovie dello Stato. La sua attività è rivolta, essenzialmente, allo sviluppo del credit factoring e del leasing sul mercato captive e all'espansione delle operazioni di consumer credit per i dipendenti del Gruppo medesimo.

L'organizzazione di Ferrovie dello Stato S.p.A. è disciplinata dalle norme civilistiche per le società per azioni.

Organi sociali sono, quindi, l'Assemblea dei soci (ordinaria e straordinaria), il Consiglio di Amministrazione, il Presidente, l'Amministratore delegato ed il Collegio sindacale.

Per il periodo 2005-2006 l'Assemblea è stata costituita, come per il passato, dall'azionista unico "Stato", che detiene il pacchetto azionario ed esercita i relativi poteri attraverso il Ministero dell'Economia e delle Finanze.

All'Assemblea compete la nomina degli amministratori, dei sindaci e del Presidente del Collegio sindacale.

Nel periodo in riferimento ha continuato dapprima ad operare il Consiglio di amministrazione nominato per un triennio dall'Assemblea in data 18 maggio 2004, composto dal Presidente e 4 consiglieri.

In data 8 settembre 2006 l'Assemblea dei soci di Ferrovie dello Stato S.p.A. ha nominato un nuovo Presidente ed un nuovo consigliere in sostituzione del precedente Presidente e di un componente, dimissionari.

Nella stessa data il Consiglio di Amministrazione al completo, nella nuova composizione, ha nominato Amministratore Delegato uno dei nuovi consiglieri.

Il Collegio sindacale si compone di 3 membri effettivi, di cui 1 con funzioni di Presidente, e 2 supplenti. Nel periodo in esame è rimasto in carica nella composizione stabilita dall'Assemblea del 18 maggio 2004 per un triennio, e comunque sino alla data di convocazione dell'assemblea per l'approvazione del bilancio al 31 dicembre 2006.

Con la riforma organica della disciplina delle società, introdotta con il D.Lgs. 17 gennaio 2003, n. 6, il Collegio sindacale è stato privato di alcune competenze proprie della funzione di controllo contabile, trasferite al revisore/società di revisione[12].

Funzione principale dell'organo, oltre alla vigilanza sul rispetto delle disposizioni legislative, dello Statuto e dei principi di corretta amministrazione, rimane quella di verificare la impostazione e la struttura del bilancio di esercizio, riscontrandone la conformità alle norme di legge e la rispondenza ai fatti ed alle informazioni di cui ha conoscenza nell'espletamento dei propri compiti.

Anche nella nuova ripartizione dei compiti, il Collegio, pur privato della titolarità dei compiti di natura strettamente contabile, conserva l'esame di alcuni profili contabili della gestione societaria.

In questo contesto è stata condotta l'attività del Collegio sindacale di Ferrovie dello Stato SpA che, con riferimento al bilancio sull'esercizio 2005 ed a quello sull'esercizio 2006, ha attestato la conformità a legge con relazioni rese rispettivamente in data 13 giugno 2006 e 5 aprile 2007.

3.2 Compensi agli Amministratori ed ai sindaci

L'ammontare complessivo dei compensi erogati agli Amministratori per la partecipazione agli organi della Capogruppo, indicato nella nota integrativa, al bilancio della Capogruppo, secondo quanto statuito dal codice civile all'art. 2427, punto 16), risulta rispettivamente di 2 milioni 110 mila euro per l'esercizio 2005 e di 9 milioni 851 mila Euro per l'esercizio 2006, con un incremento di 7 milioni 741 mila Euro.

L'importo del 2006 comprende le somme erogate a titolo di compensi per cessazione dall'incarico dell'Amministratore Delegato, sostituito l'8 settembre 2006, nonché la quota-parte dei compensi spettanti al nuovo Presidente ed al nuovo Amministratore Delegato, compresi gli importi relativi agli elementi variabili, in coerenza con quanto previsto dal rapporto di amministrazione.

---

[12] Analogamente a quanto avvenuto con il D. Lgs. 24 febbraio 1998, n. 58 per il Collegio sindacale delle società quotate.

L'importo comprende, altresì, gli emolumenti previsti per i rimanenti Consiglieri di Amministrazione, pari a 157 mila euro per il 2006 e 180 mila euro per il 2005.

Ai sindaci risulta corrisposto un compenso di 113 mila Euro per ciascuno dei due esercizi.

I compensi dei rappresentanti del Ministero dell'Economia e delle Finanze (Consiglieri e Sindaci) vengono riversati al citato Dicastero.

Considerando anche i compensi complessivi spettanti agli Amministratori e ai membri del Collegio Sindacale della Capogruppo per lo svolgimento di tali funzioni anche in altre imprese consolidate (peraltro riversati dai managers interni[13]) si arriva agli importi di 2 milioni 244 Euro per il 2005 e di 10 milioni 85 mila Euro per il 2006.

Più in particolare, sulla base di specifici elementi forniti dalla Capogruppo, si rappresenta quanto segue.

Il trattamento economico e normativo relativo al rapporto del Presidente-Amministratore Delegato di Ferrovie dello Stato in carica dal 19 maggio 2004 è stato definito sulla base di criteri e principi generali proposti dal Comitato per i Compensi degli amministratori e per la politica retributiva dell'alta dirigenza (Compensation Committee[14]), istituito in data 8 marzo 2001 e confermato con delibera del Consiglio di Amministrazione del 31 maggio 2004. La proposta del Comitato approvata dal Consiglio di Amministrazione prevedeva sia un rapporto dirigenziale, per l'espletamento di attività di alta direzione, che un rapporto di amministrazione con le seguenti impostazioni economiche e normative: articolazione della retribuzione/emolumento in una parte fissa ed in una parte variabile, correlata ad obiettivi annuali e/o triennali ed ancorati ad indicatori costruiti a partire dal 2005 dal Consiglio di amministrazione stesso; clausole che costituiscono per l'azienda e per la controparte garanzia di continuità e di tutela in termini di non concorrenza e di riservatezza. Per effetto di tali definizioni nel 2005 il compenso/emolumento complessivamente corrisposto è stato di € 1.930.000 di cui € 350.000 per il raggiungimento degli obiettivi assegnati nell'anno di riferimento.

Nello stesso anno 2005 i compensi erogati ai Consiglieri di Amministrazione di Ferrovie dello Stato risultano pari a € 180.000 mentre per i

---

[13] È previsto dal contratto individuale di lavoro che i managers della Capogruppo possono essere designati alle cariche sociali delle controllate, non ricevendo in tal caso alcun compenso.

[14] Del Comitato fanno parte il Presidente e l'Amministratore Delegato della Capogruppo, un Consigliere d'Amministrazione, un esperto in materia di diritto del lavoro e della Previdenza sociale ed il Direttore Centrale Risorse umane ed organizzazione.

membri del Collegio Sindacale per la partecipazione agli organi della Capogruppo i compensi annui lordi sono stati pari a € 113.000 (€ 45.000 per il Presidente e € 34.000 per i sindaci effettivi a partire dal 28 maggio 2004, data di rinnovo dell'organo).

Nell'anno 2006 i compensi complessivamente erogati sono stati pari a Euro 9.851.000; di questi € 1.158.843 sono gli emolumenti corrisposti al Presidente ed Amministratore Delegato in carica fino al 7 settembre e - a partire da tale data - al nuovo Amministratore Delegato e al nuovo Presidente.

Gli importi residui (ad eccezione di Euro 157.067,31 destinati alle attività dei consiglieri di amministrazione) - e cioè 8 milioni 535 mila 090 Euro - hanno riguardato il trattamento connesso alla cessazione del rapporto di lavoro e di amministrazione con l'ex Presidente ed Amministratore Delegato, quantificato, su indicazione del Compensation Committee al Consiglio di Amministrazione di Ferrovie dello Stato del 17 novembre 2006, sulla base del trattamento economico e normativo definito all'inizio del rapporto e tenuto conto delle indicazioni formali e sostanziali fornite dal Ministero dell'Economia e delle Finanze.

La Corte, con riferimento, in particolare, all'ammontare del surriportato trattamento riconosciuto all'Amministratore delegato di Ferrovie dello Stato SpA cessato dall'incarico nel settembre 2006, sottolinea l'esigenza che la commisurazione delle componenti del trattamento medesimo risponda a criteri predeterminati e trasparenti, riferiti ad elementi oggettivamente verificabili, i quali non possono, comunque, prescindere dal grado di effettiva operatività nel mercato, in regime di concorrenza, e dalle risultanze di bilancio.

Per quanto riguarda i compensi dell'Amministratore Delegato e del Presidente in carica dall'8 settembre 2006, il Consiglio di Amministrazione nella seduta del 17 novembre 2006 e su proposta del Compensation Committee ha determinato il relativo trattamento economico normativo, provvedendo anche ad effettuare le necessarie analisi ed i confronti anche con quanto praticato presso Società esterne comparabili per dimensione e complessità e ponendo in essere l'opportuna verifica con l'Azionista che ha espresso le proprie indicazioni in merito. Il trattamento, che per l'Amministratore Delegato è determinato anche con riferimento al rapporto dirigenziale, comprende un emolumento in forma fissa ed una quota variabile come MBO collegata al raggiungimento di obiettivi annuali, oggettivi e specifici correlati al Piano industriale e al budget definiti dal

Consiglio di Amministrazione stesso; sono inoltre definite clausole che costituiscono per l'azienda e per la controparte garanzia di continuità e di tutela in termini di non concorrenza e di riservatezza.

Per quanto riguarda la controllata Trenitalia, nel 2005 i compensi per il Presidente e Consiglieri di Amministrazione sono stati pari a € 237.000 e quelli per l'Amministratore Delegato a € 863.019,88 in virtù del rapporto dirigenziale definito nel 2004 attraverso apposita determinazione da parte del *Compensation Committee*, corrisposti a titolo di quota fissa, variabile annuale/triennale e clausole di non concorrenza. Per le attività del Collegio Sindacale i compensi sono stati pari a € 144.608,00 nel 2005 ed a € 143.603,00 nel 2006. Sempre nel 2006 i compensi sono stati complessivamente pari a € 2.660.085,00 di cui € 182.420,82 per il Presidente e Consiglieri di Amministrazione, mentre i restanti compensi hanno riguardato la retribuzione e gli importi afferenti la cessazione del rapporto di lavoro dell'Amministratore Delegato - intervenuta il 25 settembre 2006 secondo i criteri fissati nell'apposita determinazione del *Compensation Committee* e formalizzati nel Consiglio di Amministrazione di Ferrovie dello Stato il 17 novembre 2006 – nonché l'importo di retribuzione corrisposta "pro rata temporis" da settembre a dicembre al nuovo Amministratore Delegato, in virtù del rapporto dirigenziale già in atto pari a € 122.738,33.

Per la controllata RFI i compensi per l'attività di amministrazione sono stati complessivamente pari a 769.164 nel 2005, dei quali € 273.100 per il Presidente e Consiglieri di Amministrazione ed i restanti compensi a titolo di retribuzione fissa e variabile corrisposta all'Amministratore Delegato in virtù del rapporto dirigenziale. Per le attività del Collegio Sindacale sono stati corrisposti compensi per € 97.000 nel 2005 e € 93.000 nel 2006. In quest'ultimo anno i compensi per le attività di amministrazione sono risultati pari a € 681.344,28 di cui € 258.676,92 relativi al Presidente e Consiglieri di Amministrazione e € 422.667,37 quale retribuzione complessivamente corrisposta all'AD uscente e a quello in carica nell'anno. Al riguardo si sottolinea che nel 2006 non è stata corrisposta retribuzione a titolo di MBO per effetto della rinuncia al sistema operata da entrambi gli Amministratori Delegati.

3.3 *Corporate governance*

L'assetto organizzativo di Ferrovie dello Stato SpA (strutture/posizioni organizzative, missioni ed aree di responsabilità/attività, titolarità e sedi di lavoro) viene definito attraverso l'emanazione di tre distinte tipologie di documenti: a) le Disposizioni Organizzative (DO), finalizzate a comunicare le variazioni nell'assetto organizzativo delle Società (variazioni nelle missioni, aree di responsabilità/attività ed articolazione organizzativa); b) gli Ordini di Servizio (OdS) finalizzati a formalizzare e comunicare l'attribuzione della titolarità e della sede di strutture/posizioni organizzative definite tramite specifica DO a personale dirigente; c) le Comunicazioni Gestionali (CG) finalizzate a comunicare e formalizzare l'attribuzione della titolarità e della sede di strutture/posizioni organizzative, definite tramite specifica DO, a personale non dirigente.

La Capogruppo esercita una preventiva approvazione nei confronti delle Società del Gruppo per le variazioni organizzative inerenti le strutture/posizioni di primo e secondo livello delle Società direttamente controllate da Ferrovie dello Stato SpA; per le variazioni organizzative inerenti strutture/posizioni di primo livello delle altre Società del Gruppo; per attribuzioni di titolarità di strutture/posizioni di primo e secondo livello delle Società direttamente controllate da Ferrovie dello Stato SpA; per attribuzioni di titolarità di strutture/posizioni di primo livello delle altre Società del Gruppo; per attribuzione di titolarità a risorse quadro in sviluppo (ossia funzionali all'accesso alla dirigenza).

Oltre ai citati DO, OdS e CoG, Ferrovie dello Stato SpA utilizza altre due tipologie di documenti organizzativi: Disposizioni di Gruppo (DdG) e Comunicazioni Organizzative (CO).

Le prime, che hanno valenza di Gruppo, hanno per oggetto: linee guida, indirizzi e politiche di Gruppo nonché regole generali di Corporate Governance; processi e procedure a rilevanza intersocietaria; istituzione, modifica, soppressione di organismi, comitati, progetti e gruppi di lavoro di rilevanza intersocietaria.

Le Comunicazioni Organizzative, che hanno valenza aziendale, hanno per oggetto: linee guida, indirizzi e politiche aziendali; processi e procedure aziendali; istituzione, modifica, soppressione di organismi, comitati, progetti e gruppi di lavoro aziendali.

Le surriportate regole generali sono previste dalla Disposizione di Gruppo n. 102/AD del 18 giugno 2007 che ha sostituito tutte le precedenti disposizioni in materia.

Le Regole Funzionali sono state definite con varie comunicazioni organizzative e disposizioni di gruppo intervenute nel periodo 2001-2007[15].

La Capogruppo, in una logica di assetto multisocietario, esplica le proprie responsabilità di governo complessivo del sistema attraverso:

- la costante valutazione dei business – sia industriale che finanziaria - finalizzata alla adozione di iniziative per la generazione, il mantenimento e lo sviluppo del valore del Gruppo;

- la promozione di progetti di innovazione, finalizzati a sviluppare la competitività complessiva del sistema con l'impiego di risorse e competenze sia proprie sia delle diverse Società operative;

- un'attività di regolazione ed indirizzo che, avendo sempre chiara la separazione di ruoli e responsabilità tra infrastruttura e attività trasportistiche, si esplica su tre diversi livelli: formale, di tipo normativo e/o di comportamento organizzativo; politico, ossia di indirizzo gestionale; strategico, finalizzato alla generazione di maggiore competitività e valore del sistema;

- una correlata articolazione del sistema dei controlli: formali, a salvaguardia dei livelli di legalità/correttezza complessiva della gestione; politici, sull'applicazione degli indirizzi e delle politiche definite; strategici, finalizzati al monitoraggio complessivo delle performances conseguite dal sistema, attraverso l'impiego di indicatori e parametri di misura dei risultati strategici ed operativi;

- la gestione accentrata di alcune risorse strategiche (finanza, relazioni istituzionali, management, relazioni esterne e legale lavoro);

- la definizione e lo sviluppo di iniziative di change management a supporto del cambiamento.

Inoltre il Gruppo si è anche dotato di un modello organizzativo per il presidio dei principali processi trasversali, precisandone le caratteristiche ed i meccanismi di funzionamento.

Il modello prevede la presenza, da un lato, di Responsabili funzionali (Process Owner) di Gruppo con il ruolo di garantire il presidio unitario delle aree/famiglie professionali di competenza e, dall'altro, di Capi gerarchici ai quali sono attribuite le responsabilità di gestione delle risorse assegnate nonché il presidio diretto dei processi/attività di competenza.

In base a tale modello organizzativo, i rapporti tra le strutture di Capogruppo e le corrispondenti strutture di Società sono regolati attraverso una

---

[15] In particolare: CO n. 219/ AD del 5/02/2001, DdG n.101/AD del 31/05/2007, DdG n. 48/AD del 18/11/2005, CO n. 226/AD del 30 marzo 2001, CO n. 251/AD del 2/01/2002, DdG n. 33/Ad del 24/02/2005, DdG n. 44/AD del 12/09/2005, DdG n. 80/AD del 22/01/2007.

relazione/dipendenza di natura funzionale che si affianca, integrandolo, al modello gerarchico interno alle singole Società.

In tale quadro, i Responsabili funzionali - nel rispetto degli indirizzi e delle regole di Gruppo - esercitano il suddetto coordinamento assicurando:

- la definizione di regole di governance e linee guida, nonché di procedure operative e metodologie comuni di Gruppo, monitorandone il rispetto e supportandone l'applicazione;
- l'identificazione e lo sviluppo delle competenze/capacità specifiche per l'area/famiglia professionale di competenza, nonché l'individuazione e l'implementazione delle forme di integrazione ritenute più idonee a favorire la diffusione e condivisione di obiettivi e di un linguaggio professionale comune;
- la definizione dei processi inerenti le risorse umane appartenenti all'area/famiglia professionale di competenza in termini di recruiting, selezione, pianificazione, job rotation, politiche retributive e sviluppo.

In materia di Finanza, Controllo, Amministrazione, Fiscale, Legale e Partecipazioni[16], la Capogruppo:

- gestisce in via esclusiva i rapporti con il Ministero del Tesoro;
- definisce gli obiettivi strategici, le procedure, i contenuti, le tempificazioni ed i supporti informativi del processo di pianificazione e controllo di Gruppo;
- presidia il processo di autorizzazione degli investimenti del Gruppo sulla base di specifiche procedure in materia;
- autorizza preventivamente ogni operazione sui capitali sociali, sui patti parasociali o gli statuti, la designazione alla carica di Amministratori e di Sindaci di controllate e collegate e gestisce direttamente, salvo espressa delega della Capogruppo alle Società controllate interessate, ogni operazione societaria straordinaria e di valorizzazione;
- ha la gestione delle risorse finanziarie del Gruppo e provvede alla valutazione e al soddisfacimento dei fabbisogni evidenziati dalle Società operative;
- risponde del Bilancio consolidato di Gruppo e definisce le politiche di bilancio e i principi contabili del Gruppo;
- emana le norme e le procedure per la gestione e l'aggiornamento dei criteri contabili adottati dalle diverse Società operative controllate;

[16] CO 226/AD del 30 marzo 2001 e CO 251/AD del 2/01/2002.

- gestisce le procedure di selezione e nomina dei certificatori di bilancio per l'intero Gruppo e partecipa agli incontri con le Società di certificazione presso le diverse Società controllate;
- assicura, in materia fiscale ed in via esclusiva, assistenza e consulenza, gestisce i rapporti con l'Amministrazione finanziaria, con il supporto delle competenti strutture delle Società controllate, gestisce il contenzioso e monitora le dichiarazioni fiscali;
- ha la gestione unitaria dell'albo degli Avvocati e Consulenti fiduciari del Gruppo. La scelta di avvocati e consulenti, nell'ambito dell'Albo, rientra nella responsabilità delle singole Società controllate;
- ha compiti di indirizzo e coordinamento nella gestione di vicende legali ritenute di rilievo strategico per il Gruppo o eccedenti, per oggetto trattato, il perimetro di responsabilità delle singole Società;
- ha la competenza esclusiva nella trattazione di indagini giudiziarie, procedimenti penali, richieste di generalità e richieste di assistenza legale riguardanti i componenti gli Organi societari e di controllo della Capogruppo, delle Società controllate dirette, della Società TAV e dei dipendenti della Capogruppo, anche se comandati ad operare presso altre Società e per le indagini che hanno per oggetto l'esposizione dei lavoratori ad amianto.

In materia di *Information and Communication Technology* (ICT)[17] la Capogruppo assicura:

- definizione e controllo attuativo di linee guida, indirizzi e politiche di Gruppo in materia di ICT;
- consolidamento e controllo Piano ICT di Gruppo;
- definizione ed implementazione della strategia di outsourcing ICT del Gruppo;
- definizione delle architetture e degli standard architetturali di Gruppo;
- presidio della sicurezza e continuità operativa dei sistemi ICT del Gruppo;
- progettazione e presidio evolutivo dei sistemi ICT della Capogruppo e di interesse comune del Gruppo.

In materia di Relazioni Internazionali e Istituzionali[18] la Capogruppo assicura:

---

[17] DdG 33/Ad del 24/02/2005.

- definizione indirizzi e politiche di Gruppo in materia di relazioni istituzionali;
- gestione in via esclusiva dei rapporti con Enti/ Istituzioni/Organismi nazionali, comunitari e internazionali e validazione preventiva degli accordi delle Società con Enti/Istituzioni locali;
- presidio e monitoraggio dell'evoluzione legislativa nazionale e comunitaria.

Infine è previsto dal contratto individuale di lavoro che i Managers della Capogruppo possono essere designati alle cariche sociali delle controllate, non ricevendo in tal caso alcun compenso.

Si precisa, infine, per il sistema autorizzativo[19], che è regola generale di Gruppo che solo i soggetti muniti di formali e specifici poteri possano assumere impegni verso terzi in nome o per conto della Società di appartenenza.

Tali poteri devono essere conferiti con procura notarile permanente (debitamente registrata) qualora siano necessari per l'espletamento di responsabilità formalmente attribuite nell'organizzazione aziendale vigente. Al mutare dell'organizzazione (titolarità, responsabilità organizzative) gli stessi poteri vengono aggiornati (revoca/conferimento nuovi poteri) in base a detti cambiamenti.

Insieme alla procura, il procuratore riceve una lettera di raccomandazione per l'esercizio dei poteri attribuitigli, nella quale la carica conferente evidenzia i vincoli e le regole aziendali e di Gruppo (Codice etico, D.Lgs. 231/2001, budget, ecc). che lo stesso procuratore deve rispettare. Tale lettera serve anche per acquisire lo specimen di firma del nuovo procuratore.

La Capogruppo gestisce un data base di Gruppo in cui vengono codificate e aggiornate tutte le voci relative ai poteri elementari con cui comporre le varie procure (ciò per garantire tra le Società del Gruppo omogeneità e coerenza nell'adozione dei poteri da conferire per analoghe responsabilità organizzative).

3.4 *Internal auditing*

Nel Gruppo Ferrovie dello Stato l'internal auditing[20] è un'attività indipendente ed obiettiva di "assurance" e consulenza, finalizzata al miglioramento dell'efficacia e dell'efficienza aziendale. L'internal auditing

---

[18] DdG 44/AD del 12 settembre 2005 e DdG 80/AD del 22/01/2007.
[19] DdG nn. 3/AD e 4/AD del 01/07/2002.
[20] DdG n. 46/AD del 10/11/ 2005; DdG n. 101/AD del 31/05/ 2007; DdG n. 105/P del 5/07/ 2007.

supporta il perseguimento degli obiettivi aziendali tramite un approccio professionale sistematico che genera valore aggiunto, in quanto finalizzato a valutare e migliorare i processi di controllo, di gestione dei rischi e di corporate governance.

La Direzione Centrale Audit ha quindi come oggetto di analisi il Sistema di Controllo Interno aziendale nelle sue diverse componenti: ambiente di controllo, valutazione dei rischi, attività di controllo, monitoraggio, informazione e comunicazione. Tale Sistema è inteso come il processo svolto dal Consiglio di Amministrazione, dai dirigenti e da altri soggetti della struttura aziendale finalizzato a fornire una ragionevole sicurezza sul raggiungimento degli obiettivi in termini di attendibilità delle informazioni, efficacia ed efficienza delle attività operative, conformità a leggi, regolamenti e contratti, salvaguardia del patrimonio aziendale.

La Direzione Centrale Audit, che riferisce direttamente al Presidente del Consiglio di Amministrazione, svolge la propria attività sulla base del Piano Annuale di audit della Società e consolida i Piani annuali di audit delle Società del Gruppo, che presenta al Consiglio di Amministrazione e al Collegio sindacale di Ferrovie dello Stato SpA.

A livello di Gruppo è stata definita una metodologia di valutazione dei risultati di audit che consente di giungere, al termine di ogni intervento, alla emissione di un giudizio sintetico sul Sistema di Controllo Interno del processo/attività oggetto di audit. Tale giudizio è articolato su quattro livelli: adeguato, sufficiente, carente, inadeguato.

Il giudizio attribuito determina, tra l'altro, la rilevanza delle azioni migliorative da intraprendere a cura del management per il superamento delle anomalie riscontrate in sede di audit. La realizzazione di queste azioni viene costantemente monitorata dalla Direzione Centrale Audit.

Sia i risultati degli interventi di audit conclusi che lo stato di attuazione dei piani di azione sono sistematicamente riportati al Presidente del Consiglio di Amministrazione e sono oggetto di reporting periodico da parte del Responsabile della Direzione Centrale Audit al Consiglio di Amministrazione e al Collegio Sindacale.

A richiesta degli Organismi di Vigilanza di Ferrovie dello Stato SpA e delle Società direttamente controllate prive di servizio specializzato, la Direzione Centrale Audit svolge verifiche ai sensi e per gli effetti del D.Lgs. n. 231/2001.

3.5 Modello organizzativo ex D.Lgs. n. 231/2001

Si è già riferito nelle precedenti relazioni che è stata avviata presso la Capogruppo e le società controllate la realizzazione dei modelli di organizzazione, gestione e controllo previsti dal d. l.vo 8 giugno 2001, n. 231 (sulla "Disciplina della responsabilità amministrativa delle persone giuridiche, delle società e delle associazioni anche prive di personalità giuridica").

La Capogruppo si è dotata dal 2003 del Modello di organizzazione, gestione e controllo per l'attuazione del predetto Decreto Legislativo n. 231/2001. Il modello predisposto illustra la metodologia seguita per le mappature delle aree a rischio, individua le singole aree di attività/processi potenzialmente a rischio e indica gli specifici presidi ritenuti idonei a prevenire la commissione di reati.

Il Consiglio di Amministrazione della Capogruppo, il 19 gennaio 2005, ha approvato l'aggiornamento del Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo ex D.Lgs. n. 231/2001, del dicembre 2003, per tener conto delle variazioni organizzative, delle nuove disposizioni legislative e dell'aggiornamento delle "Linee guida per la Costruzione dei Modelli di Organizzazione, Gestione e Controllo ex D.Lgs. n. 231/2001" di Confindustria (approvate dal Ministero della Giustizia con comunicazione del 28 giugno 2004).

Nella riunione del 4 maggio 2005 l'Organismo di Vigilanza di Ferrovie dello Stato SpA ha approvato il proprio regolamento che ne disciplina l'operatività interna.

Per meglio valorizzare i requisiti di indipendenza e di autonomia degli Organismi di Vigilanza delle società del Gruppo e in conseguenza dei nuovi orientamenti delle linee guida emanate da Confindustria, è stata emanata la Disposizione di Gruppo n. 41/AD del 16 giugno 2005, che ha ridefinito, con valenza generale per tutte le società del Gruppo, i criteri per l'individuazione e la nomina dell'Organismo di Vigilanza e in cui sono riportate, con valore di linee guida, le responsabilità anzitempo attribuite all'Organismo di Vigilanza dal Consiglio di Amministrazione di Ferrovie dello Stato SpA con delibera consiliare del 12 dicembre 2003.

Il 28 luglio 2005 il Consiglio di Amministrazione ha provveduto a ricostituire la composizione dell'Organismo di Vigilanza a seguito delle dimissioni di un componente.

Nella riunione del 17 novembre 2006 il Consiglio di Amministrazione di Ferrovie dello Stato SpA ha approvato alcune modifiche all'articolo 7 dello Statuto dell'Organismo di Vigilanza per tener conto delle modifiche organizzative

che hanno interessato il Vertice aziendale, relativamente alla distinzione della figura del Presidente da quella dell'Amministratore Delegato.

In osservanza delle previsioni del "Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo" e dello Statuto dell'Organismo di Vigilanza, su impulso dell' O. di V. , sono in corso di elaborazione gli opportuni aggiornamenti del documento rappresentativo del menzionato Modello, la cui stesura vigente risale al 2005.

In relazione alla necessità di emanare le procedure aziendali a regolamentazione della attività/processi a rischio di reato ex D.Lgs. n. 231/2001 nelle forme previste dalle Disposizioni di Gruppo n. 1/AD del 5 giugno 2002 e n. 65/AD del 12 settembre 2006, sono state emesse n. 23 procedure operative, dopo la formale approvazione da parte dell'Organismo di Vigilanza.

Si segnala infine che nel periodo di riferimento non sono pervenute all'Organismo di Vigilanza notizie relative alla commissione di reati o a comportamenti non in linea con quanto previsto dal Modello.

3.6 Codice etico

Ferrovie dello Stato ha adottato e emanato un Codice Etico[21], che prevede i principi etici del Gruppo Ferrovie dello Stato, le norme e gli standard di comportamento, i sistemi di attuazione e controllo del Codice stesso. Tale Codice è stato recepito dai CdA di tutte le Società del Gruppo.

Il Codice Etico va interpretato come una "carta dei diritti e dei doveri fondamentali" attraverso la quale il Gruppo enuncia e chiarisce le proprie responsabilità ed impegni etico/sociali verso i vari interessati interni ed esterni, anche alla luce delle previsioni del D.Lgs. 231/2001, rendendo note le "regole del gioco".

L'osservanza dei principi etici contenuti nel Codice è centrale, in quanto dovrebbe consentire ad ogni Società del Gruppo di rafforzare la sua affidabilità e la sua reputazione, in termini di responsabilità etica, sociale e ambientale, e dovrebbe concorrere a produrre servizi di qualità con i minori costi possibili per la collettività.

Inoltre, improntando i comportamenti posti in essere al rispetto dei principi di integrità e trasparenza, ogni società del Gruppo si tutela anche come istituzione economica, culturale e sociale.

Il richiamo al Codice Etico è inserito in tutti i contratti che vengono stipulati e/o rinnovati con i consulenti, i fornitori o la clientela, ai quali lo stesso

[21] DdG n 50/AD del 30/01/2006.

Codice dedica norme specifiche. Un'eventuale violazione delle norme in esso contenute configura un'ipotesi di risoluzione del contratto stipulato.

È preciso obbligo del personale (una obbligazione contrattuale ai sensi e per gli effetti dell'art. 2104 del Codice Civile) conoscere le norme contenute nel Codice Etico, osservarle diligentemente e riferire tempestivamente ai propri Responsabili o, anche in alternativa, all'Organismo di Vigilanza e al Comitato Etico qualsiasi notizia appresa in merito a possibili violazioni.

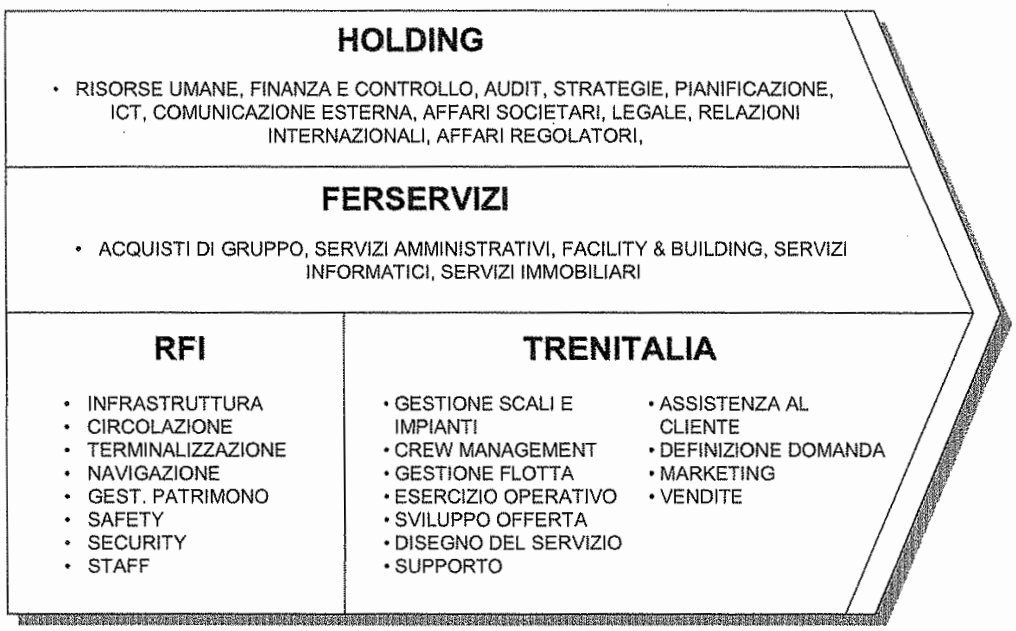
Di contro ogni società del Gruppo realizza l'effettività e la concreta osservanza del Codice Etico con tutti i mezzi necessari a garantirne l'efficacia (comunicazione, formazione, aggiornamento costante, supporto all'interpretazione e attuazione delle norme contenute, azione di verifica continua, azioni sanzionatorie a fronte delle violazioni, tutela da qualunque tipo di ritorsione nei confronti di chi segnala violazioni).

A tal fine ogni società del Gruppo ha istituito un Comitato Etico, che ha anche il compito di agevolare l'integrazione nei processi decisionali dei criteri etici assunti nei confronti dei vari interlocutori aziendali, di verificare la conformità delle azioni e dei comportamenti alle norme di condotta definite e di procedere sia alla revisione delle procedure aziendali alla luce del Codice Etico che al costante aggiornamento di quest'ultimo.

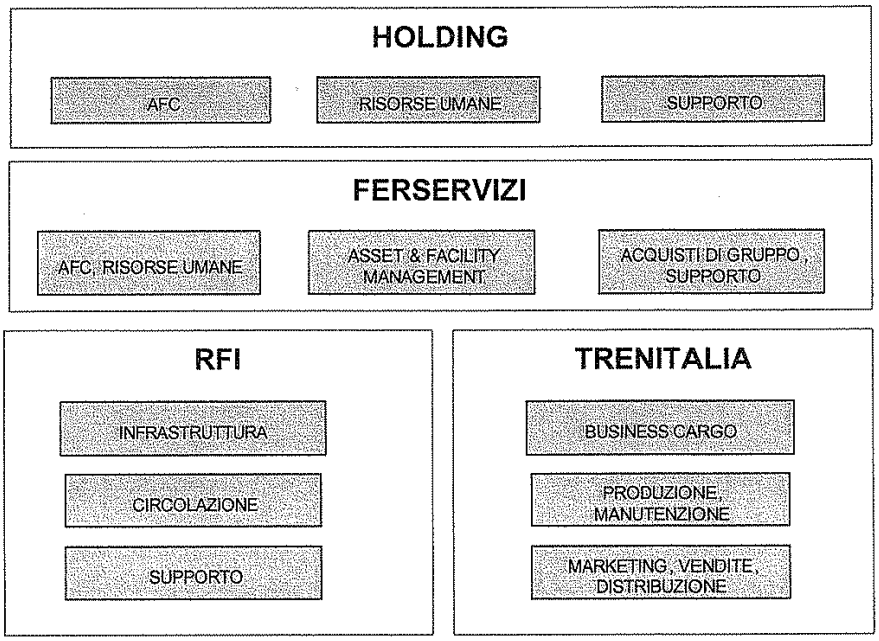
3.7 Processo di informatizzazione

La situazione degli assetti informativi del Gruppo FS è frutto di un percorso iniziato nel 1985, quando fu annunciata una trasformazione radicale per le Ferrovie: da Azienda Autonoma ad Ente Pubblico e, infine, Società per Azioni. In tale contesto nel 1997, a seguito di una gara internazionale, la divisione ICT del Gruppo Ferrovie dello Stato è stata privatizzata tramite la costituzione di TSF S.p.A. Il 61% della nuova società è stato acquisito da altre società, mentre il restante 39% è ancora oggi di proprietà del Gruppo Ferrovie dello Stato.

I sistemi informativi delle quattro società principali (Trenitalia, RFI, Ferservizi, FS Holding) sono a supporto dei principali processi industriali così come evidenziati in figura.



Durante gli ultimi anni sono stati effettuati forti investimenti per rinnovare e consolidare il sistema di informatizzazione del Gruppo. In questo processo TSF ha svolto un ruolo centrale, soprattutto nelle fasi di deployment ed esercizio, rappresentando in media il 75% della spesa ICT del Gruppo. Nella seguente figura sono rappresentate le principali Aree Applicative del Gruppo secondo i processi di ciascuna società.



I servizi attualmente erogati da TSF rispecchiano la struttura originale dell'accordo fra TSF e il Gruppo FS, e sono suddivisi in sei macro aree.

In tale ambito il servizio di Esercizio Sistemi e Mainframe consiste nell'erogazione delle attività operative e sistemistiche per la gestione dei server dipartimentali dislocati presso i CED o nelle sedi periferiche. Il canone comprende l'occupazione degli spazi attrezzati, l'utilizzo delle facility del CED, la gestione degli apparati attivi e passivi delle LAN dei CED, il presidio operativo il supporto di 1° livello all'Help Desk, il monitoraggio di sistemi e applicazioni, la gestione dell'infrastruttura per il Disaster Recovery, la gestione della Sicurezza Logica, la Governance, il System Management, il supporto sistemistico specialistico. Al 31/12/2006, il servizio di esercizio mainframe è limitato alla gestione dell'ambiente TPF di Trenitalia.

Il servizio di Gestione LAN sedi periferiche include l'assegnazione centralizzata degli indirizzi IP, la gestione dei DNS, il monitoring della rete geografica e della rete dei Data Center, la problem determination e problem solution, la configurazione degli apparati di rete dei Data Center (router, switch, modem, ecc...), il Capacity Planning, ovvero verifiche dimensionali (tuning) per l'adeguamento delle risorse di rete.

Il servizio di Postazioni del Lavoro EUC include tutte le attività sulle postazioni di lavoro e periferiche, compresa l'assistenza sulle apparecchiature on-site, secondo le specifiche concordate per tipologia di risorsa con la società.

Il servizio di Help Desk risponde alle richieste di assistenza provenienti dal personale del Gruppo che fruisce dei servizi informatici aziendali.

Il servizio di Call Center (Business Trenitalia) eroga i servizi informativi e dispositivi associati ai numeri 89.20.21 (servizio continuativo) e 800.89.20.21 (servizio attivato nei periodi di scioperi o emergenze sul traffico ferroviario) direttamente al cliente finale.

Il servizio di Manutenzione Applicativa sintetizza tutte le attività che devono essere eseguite per consentire la fruizione ottimale delle Applicazioni, intesa sia dal punto di vista della correttezza e adeguatezza delle funzioni esercitate sia dal punto di vista delle performance attese. Rientrano in questo servizio tutti gli Interventi di Manutenzione Programmabili e Non Programmabili. Gli Interventi di Manutenzione Non Programmabili (IMNP) riguardano gli interventi di manutenzione, per i quali è richiesta un'azione immediata (Manutenzione Correttiva), che comportano la correzione del codice sorgente o delle regole "interne" dell'Applicazione, ma non richiedono una revisione dei requisiti di business della soluzione interessata dall'intervento. Gli Interventi di Manutenzione Programmabili (IMP) hanno come obiettivo gli interventi di manutenzione, per i quali non è richiesta un'azione immediata (Manutenzione Adeguativa, Migliorativa, Adattativa, Piccola Evolutiva), che comportano la modifica del codice sorgente o delle regole "interne" dell'Applicazione, ma non richiedono una revisione dei requisiti di business della soluzione interessata dall'intervento. Sono inoltre comprese nel servizio le attività di supporto specialistico e le attività di Conduzione Applicativa ripetitive e pianificabili.

Il servizio di Formazione ed altre attività prevede le attività necessarie all'aggiornamento del personale delle società, con lo scopo di migliorarne le capacità di utilizzo dei sistemi applicativi ed in generale dei prodotti informatici.

Nel seguito sono indicati i costi complessivi dei servizi ICT (Opex) sostenuti dal Gruppo per l'esercizio 2006 (dati di Consuntivo) secondo i servizi sopra evidenziati. I costi, in migliaia di Euro, sono inoltre separati per le quote verso TSF e verso Mercato (Terzi).

CONSUNTIVO OPEX 2006 Migliaia di €	Spesa verso TSF				TOTALE TSF	Spesa vs MERCATO	TOTALE
	TRENITALIA	RFI	FERSERVIZI	HOLDING			
Esercizio sistemi e Mainframe	17.995	14.600	6.188	2.124	**40.907**	2.200	**43.107**
Gestione LAN sedi periferiche		1.000	399		**1.399**		**1.399**
Postazioni di Lavoro EUC	15.585	2.300	277	445	**18.607**		**18.607**
Help Desk	2.900	2.900	322	95	**6.217**		**6.217**
Call Center	11.060				**11.060**		**11.060**
Manutenzione Applicativa	14.147	8.000	8.098	1.635	**31.880**		**31.880**
Formazione e altre attività non continuative		900	1.190		**2.090**		**2.090**
TOTALE 2006	**61.687**	**29.700**	**16.474**	**4.299**	**112.160**	**2.200**	**114.360**

Nella tabella successiva è riportata la quota della spesa investimento (Capex) sostenuta dal Gruppo per l'esercizio 2006 (dati di Consuntivo).

CONSUNTIVO CAPEX	2006
HOLDING	11.084
FERSERVIZI	2.000
TRENITALIA	80.462
RFI	73.307
TOTALE	**166.853**

Di seguito vengono riportate le consistenze del personale impiegato nelle strutture ICT delle società al 31/12/2006.

Consistenze	31/12/2006
FS HOLDING	**14**
Dirigenti	4
Quadri e Addetti	10
FERSERVIZI	**67**
Dirigenti	4
Quadri e Addetti	63
RFI	**142**
Dirigenti	7
Quadri e Addetti	135
TRENITALIA	**249**
Dirigenti	11
Quadri e Addetti	238

Per la scadenza del contratto di outsourcing con TSF (31/12/2006), FS-Holding ha definito una strategia di sourcing i cui elementi principali sono:

- Governo sull'intero ciclo di vita dei progetti e servizi ICT;
- Insourcing delle fasi a maggior valore aggiunto lungo la filiera;
- Adozione di un modello di hosting in cui l'infrastruttura centrale sia di proprietà esclusiva del Fornitore di outsourcing;
- Industrializzazione dei processi ICT finalizzata da un lato a migliorare l'efficienza e la qualità dei servizi erogati, e dall'altro a gestire direttamente il rapporto con i fornitori/appaltatori per i nuovi sviluppi;
- Sviluppo e capitalizzazione delle competenze interne con riferimento ai processi di core business e relativi sistemi a supporto;
- Governo dei processi di sourcing in termini di identificazione del fabbisogno produttivo (servizi, infrastrutture, etc.) e acquisizione di beni e servizi (gare, contratti quadro, etc.).

In tale strategia, in data 5 aprile 2007 è stata bandita una Gara europea finalizzata ad identificare un nuovo Fornitore di Servizi di Esercizio. Un elemento rilievo di tale procedura è stata la decisione di assicurare una continuità tecnica nell'erogazione dei servizi tramite la cessione di TSF all'Aggiudicatario della Gara, sia per la quota posseduta da TSF sia per la parte di proprietà di altra società esterna. Inoltre è stato costruito, in vista della nuova fornitura, un nuovo Accordo Contrattuale e un nuovo Catalogo dei Servizi caratterizzato da elementi standard a carattere industriale, in cui per ogni servizio sono descritte le prestazioni e le attività che lo compongono, l'orario di disponibilità, le matrici di responsabilità, i report richiesti, i KPI e le figure professionali connesse.

All'esito della valutazione delle offerte pervenute e delle successive approvazioni da parte degli organi competenti, il giorno 4 ottobre 2007 è stata comunicata l'aggiudicazione definitiva a società esterna.

Su ricorso proposto da altra società partecipante alla gara l'aggiudicazione è stata poi annullata dal TAR Lazio - Roma, Sezione III ter, con sentenza n.14081 del 20 dicembre 2007. La decisione è stata confermata dal Consiglio di Stato, Sez. VI, con sentenza n. 161/08, in data 4 marzo 2008, che ha fatto salvi i soli atti della gara che attengono all'ammissione dei concorrenti (fase di pre-qualifica).

In considerazione del ricordato contenzioso, il contratto di *outsourcing* con TSF è stato prorogato per tutto il 2007 e per il 2008, con la previsione della possibilità interruzione, all'eventuale aggiudicazione della gara.

4. RISORSE UMANE

4.1 Consistenza del Personale

Tra il 31 dicembre 2003 ed il 31 dicembre 2006 le consistenze del Gruppo sono scese da 100.784 unità a 98.002 con una riduzione complessiva nei tre anni pari a 2.782 risorse.

Per quel che riguarda le Società che applicano il CCNL di Settore delle Attività Ferroviarie (Ferrovie dello Stato S.p.A., Trenitalia S.p.A., Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., Ferservizi S.p.A., Italferr S.p.A. e Ferrovie Real Estate S.p.A.) la diminuzione del personale nei tre anni considerati è stata di 3.288 unità.

Il personale delle altre Società del Gruppo è passato da 4.140 unità di dicembre 2003 a 4.646 di dicembre 2006. L'aumento è principalmente dovuto all'ingresso nel perimetro di consolidamento delle società TX Logistik AG (con 155 dipendenti) nel 2005 e di Cemat S.p.A. (con 270 dipendenti) nel 2006.

Nel triennio considerato il processo di razionalizzazione è proseguito, nell'intento di mantenere il collegamento con il mercato del lavoro al fine di garantire, anche attraverso il ricambio generazionale, il conseguimento di elevati standard qualitativi nelle aree ad alto contenuto tecnologico e professionale.

Consistenza a ruolo al 31 dicembre

		Gruppo FS			RFI			Trenitalia			Ferrovie dello Stato		
Livelli		**2004**	**2005**	**2006**	**2004**	**2005**	**2006**	**2004**	**2005**	**2006**	**2004**	**2005**	**2006**
Quadri	A	3.871	4.022	4.133	1.698	1.845	1.884	1.536	1.511	1.570	111	116	124
	B	11.032	10.977	11.064	5.682	5.698	5.640	4.435	4.347	4.482	114	121	123
Direttivi	C	799	876	979	159	178	218	235	233	287	39	50	48
Tecnici	D	39.528	39.093	39.052	8.673	8.446	8.662	29.417	29.267	29.046	99	84	92
	E	17.810	16.804	17.350	6.790	6.468	5.951	10.959	10.253	11.317	9	7	4
Operatori	F	18.503	18.812	17.571	10.351	11.026	10.459	7.946	7.557	6.902	11	19	14
	G	2.199	1.301	1.957	1.730	938	1.198	446	302	698			
	H	179	202	185	179	202	185						
Dirigenti		1.114	1.108	1.065	363	357	357	407	413	404	156	155	132
Totale CCNL ferrovie		**95.035**	**93.195**	**93.356**	**35.625**	**35.158**	**34.554**	**55.381**	**53.883**	**54.706**	**539**	**552**	**537**
Quadri		230	244	251									
Impiegati		912	1.073	1.122									
Operai		3.043	3.004	3.189									
Dirigenti		85	83	84									
Totale altri contratti		**4.270**	**4.404**	**4.646**									
Totale		**99.305**	**97.599**	**98.002**									

Turn over del personale

Le assunzioni di personale dal mercato del lavoro sono state circa 9.600 ed hanno interessato prevalentemente i livelli tecnici e operativi delle Società. In particolare tali inserimenti hanno riguardato, al netto dei contratti a Tempo Determinato, per il 65% risorse giovani assunte con contratti di Inserimento Lavorativo e di Apprendistato.

Le assunzioni dal mercato esterno dei dirigenti nel triennio sono state complessivamente 70 mentre gli ingressi dall'interno nella qualifica di dirigente hanno riguardato 77 risorse.

Le cessazioni di personale nell'arco dei tre anni considerati sono state circa 13.100; le linee-guida di tale andamento sono state, essenzialmente, l'innovazione tecnologica, il ridisegno dei processi produttivi e l'implementazione di azioni gestionali volte al recupero di produttività. Le cessazioni dal servizio del personale dirigente nel triennio 2004-2006 sono state complessivamente 208, di cui 6 per licenziamento e 50 per dimissioni. Al riguardo si segnala il ricorso alle politiche di incentivo all'esodo adottate dall'azienda a valere per l'intero periodo.

ASSUNZIONI 2004-5-6

		Gruppo FS			RFI (*)			Trenitalia			Ferrovie dello Stato		
	Forma contrattuale	2004	2005	2006	2004	2005	2006	2004	2005	2006	2004	2005	2006
Società CCNL "Attività ferroviarie"	Tempi Indeterminati	974	329	610	110	66	66	734	161	470	21	16	14
	Inserimento Lavoro	91	36	110	46	12	58	41	14	48	1	8	2
	Formazione Lavoro	204	1		27	1		167			3		
	Apprendistato Professionalizzante			2.326			521			1.805			
	Apprendistato	768	716	114		498	36	768	218	78			
	Tempi Determinati	513	772	587	306	390	538	183	356	34		2	1
	Totale	**2.550**	**1.854**	**3.748**	**489**	**967**	**1.219**	**1.893**	**749**	**2.435**	**25**	**26**	**17**
Altre Società	Tempi Indeterminati	216	173	170									
	Formazione Lavoro	50											
	Inserimento Lavoro		11	16									
	Apprendistato	5	3	35									
	Tempi Determinati	283	244	264									
	Totale	**554**	**431**	**485**									
Totale		**3.104**	**2.285**	**4.233**									

(*) I tempi determinati di RFI si riferiscono al personale della Navigazione.

Assunzioni e Promozioni Dirigenti anni	**2004**	**2005**	**2006**
Assunzioni	32	28	10
Promozioni	28	38	11
Totale	60	66	21

CESSAZIONI 2004-5-6

		Gruppo FS			RFI			Trenitalia			Ferrovie dello Stato		
		2004	2005	2006	2004	2005	2006	2004	2005	2006	2004	2005	2006
Società CCNL "Attività ferroviarie"	Livelli A-H	4.145	3.839	3.586	1.345	1.399	1.812	2.729	2.359	1.661	3	4	14
	Dirigenti	58	69	64	18	17	11	16	35	27	10	12	16
	Totale	**4.203**	**3.908**	**3.650**	**1.363**	**1.416**	**1.823**	**2.745**	**2.394**	**1.688**	**13**	**16**	**30**
Altre Società	Quadri/Impiegati/Operai	398	441	467									
	Dirigenti	3	5	9									
	Totale	**401**	**446**	**476**									
Totale		**4.604**	**4.354**	**4.126**									

Cessazioni Dirigenti Gruppo FS anni	**2004**	**2005**	**2006**
Licenziamenti	4	1	1
Dimissioni	13	15	22
Risoluzioni consensuali	44	58	50
Totale	61	74	73

4.2 Costo del Lavoro

Le voci che compongono il costo del lavoro sono sintetizzate, per il biennio 2005-2006, nelle tabelle che seguono e poste in raffronto con i medesimi dati dell'esercizio precedente.

TABELLA 1

Bilancio consolidato di Gruppo	2004	2005	2006
€ migliaia			
Salari e stipendi	3.308.559	3.406.418	3.496.312
Oneri sociali	844.047	844.360	838.321
Trattamento di fine rapporto	311.576	314.091	314.814
Altri costi	6.301	27.842	58.847
TOTALE	4.470.483	4.592.711	4.708.294
Consistenza media di personale	100.259	99.057	98.447
Retribuzioni medie (€ migliaia)	33,0	34,4	35,5
Retribuzioni medie - % su anno precedente		4,2%	3,3%
Retribuzioni medie (numeri indice)	100	104,2	107,6

TABELLA 2

FS Spa Capogruppo - Costo complessivo del personale (€ migliaia)

	2004			2005			2006		
ELEMENTI DI COSTO	**DIRIGENTI**	**ALTRO PERSONALE**	**TOTALE**	**DIRIGENTI**	**ALTRO PERSONALE**	**TOTALE**	**DIRIGENTI**	**ALTRO PERSONALE**	**TOTALE**
RETRIBUZIONI									
Competenze fisse	11.555	11.789	23.344	26.053	12.650	38.703	23.903	13.452	37.355
Straordinario		315	315		322	322		344	344
Trasferte	169	45	214	207	50	258	176	23	200
Competenze accessorie	18.409	1.034	19.443	6.228	1.324	7.552	2.582	1.141	3.723
Indennità di mancato preavviso	148	43	191			-	727	5	732
TOTALE RETRIBUZIONI	**30.281**	**13.227**	**43.508**	**32.488**	**14.347**	**46.834**	**27.388**	**14.965**	**42.353**
ONERI SOCIALI E PREVIDENZIALI									
Contributi all'INPS e altri Ist. Prev.li e acc.	6.403	179	6.582	6.102	291	6.393	4.397	456	4.853
Contributi all'INPS Fondo Speciale	2.034	3.067	5.101	1.684	3.211	4.895	1.424	3.184	4.608
Accantonamento e riv.ne fondo TFR	2.044	1.122	3.166	2.141	1.180	3.321	2.021	1.243	3.264
Rivalutazione indennità di buonuscita	111	159	270	114	166	280	99	152	252
Altri costi		22	22	2.918	48	2.966	10.737	702	11.439
TOTALE ONERI SOCIALI E PREVIDENZIALI	**10.592**	**4.549**	**15.141**	**12.959**	**4.896**	**17.855**	**18.678**	**5.737**	**24.415**
COSTO TOTALE	**40.873**	**17.775**	**58.649**	**45.447**	**19.243**	**64.689**	**46.067**	**20.702**	**66.768**

RETRIBUZIONE MEDIA

Retribuzioni	30.281	13.227	43.508	32.488	14.347	46.834	27.388	14.965	42.353
Consistenza media	156	380	536	157	394	551	144	402	546
Retribuzione media	194,1	34,8	81,2	206,9	36,4	85,0	190,2	37,2	77,6
% su anno precedente				6,6%	4,6%	4,7%	-8,1%	2,2%	-8,7%

TABELLA 3

Trenitalia - Costo complessivo del personale (€ migliaia)

	2004			2005			2006		
ELEMENTI DI COSTO	**DIRIGENTI**	**ALTRO PERSONALE**	**TOTALE**	**DIRIGENTI**	**ALTRO PERSONALE**	**TOTALE**	**DIRIGENTI**	**ALTRO PERSONALE**	**TOTALE**
RETRIBUZIONI									
Competenze fisse	28.397	1.388.120	1.416.517	39.909	1.393.035	1.432.944	40.365	1.453.612	1.493.977
Straordinario		102.823	102.823		99.429	99.429		124.636	124.636
Trasferte	933	13.590	14.523	1.137	12.770	13.906	1.170	12.676	13.846
Competenze accessorie	10.853	338.940	349.793	5.609	369.904	375.513	3.209	347.019	350.229
Indennità di mancato preavviso		1.040	1.040	77	672	749	158	832	990
TOTALE RETRIBUZIONI	**40.183**	**1.844.513**	**1.884.696**	**46.732**	**1.875.810**	**1.922.542**	**44.902**	**1.938.775**	**1.983.677**
ONERI SOCIALI E PREVIDENZIALI									
Contributi all'INPS e altri Ist. Prev.li e acc.	4.898	52.140	57.038	6.780	49.061	55.841	6.665	59.121	65.786
Contributi all'INPS Fondo Speciale	6.837	409.814	416.651	6.290	407.560	413.849	6.206	395.396	401.602
Accantonamento e riv.ne fondo TFR	3.224	146.561	149.785	3.395	147.297	150.691	3.443	151.327	154.770
Rivalutazione indennità di buonuscita	479	26.394	26.873	468	25.868	26.337	413	22.362	22.774
Altri costi		2.500	2.500	309	12.075	12.384	795	23.783	24.578
TOTALE ONERI SOCIALI E PREVIDENZIALI	**15.438**	**637.409**	**652.847**	**17.242**	**641.861**	**659.102**	**17.522**	**651.988**	**669.510**
COSTO TOTALE	**55.621**	**2.481.922**	**2.537.543**	**63.974**	**2.517.670**	**2.581.644**	**62.423**	**2.590.764**	**2.653.187**

RETRIBUZIONE MEDIA

Retribuzioni	40.183	1.844.513	1.884.696	46.732	1.875.810	1.922.542	44.902	1.938.775	1.983.677
Consistenza media	444	55.542	55.986	420	54.600	55.020	415	54.343	54.758
Retribuzione media	90,5	33,2	33,7	111,3	34,4	34,9	108	35,7	36,2
% su anno precedente				22,9%	3,5%	3,8%	-2,8%	3,8%	3,7%

TABELLA 4

RFI - Costo complessivo del personale (€ migliaia)

	2004			2005			2006		
ELEMENTI DI COSTO	**DIRIGENTI**	**ALTRO PERSONALE**	**TOTALE**	**DIRIGENTI**	**ALTRO PERSONALE**	**TOTALE**	**DIRIGENTI**	**ALTRO PERSONALE**	**TOTALE**
RETRIBUZIONI									
Competenze fisse	25.645	891.204	916.849	32.028	906.515	938.543	31.689	924.981	956.670
Straordinario		45.960	45.960		47.841	47.841		58.624	58.624
Trasferte	714	18.677	19.391	941	19.117	20.058	962	20.086	21.048
Competenze accessorie	8.229	142.350	150.579	3.332	160.139	163.471	1.312	144.538	145.850
Indennità di mancato preavviso	137	210	347	184	303	487	162	541	703
TOTALE RETRIBUZIONI	**34.725**	**1.098.401**	**1.133.126**	**36.485**	**1.133.915**	**1.170.400**	**34.125**	**1.148.770**	**1.182.895**
ONERI SOCIALI E PREVIDENZIALI									
Contributi all'INPS e altri Ist. Prev.li e acc.	2.480	35.294	37.775	2.482	33.058	35.539	2.894	31.178	34.072
Contributi all'INPS Fondo Speciale	7.385	244.853	252.238	6.950	248.615	255.565	6.403	242.998	249.401
Accantonamento e riv.ne fondo TFR	2.822	90.122	92.944	2.832	91.024	93.856	2.865	92.453	95.318
Rivalutazione indennità di buonuscita	584	16.981	17.565	569	16.880	17.448	534	14.634	15.168
Altri costi		1.812	1.812	549	8.815	9.364	1.104	17.887	18.991
TOTALE ONERI SOCIALI E PREVIDENZIALI	**13.271**	**389.064**	**402.335**	**13.382**	**398.391**	**411.773**	**13.800**	**399.150**	**412.950**
COSTO TOTALE	**47.996**	**1.487.465**	**1.535.461**	**49.867**	**1.532.306**	**1.582.173**	**47.925**	**1.547.920**	**1.595.845**

RETRIBUZIONE MEDIA

Retribuzioni	34.725	1.098.401	1.133.126	36.485	1.133.915	1.170.400	34.125	1.148.770	1.182.895
Consistenza media	363	35.681	36.044	362	35.280	35.642	361	34.547	34.908
Retribuzione media	95,7	30,8	31,4	100,8	32,1	32,8	94,5	33,3	33,9
% su anno precedente				5,4%	4,4%	4,5%	-6,2%	3,5%	3,2%

Il maggior onere registrato nel triennio (2006 vs. 2004 = + 5,3%) è attribuibile principalmente al rinnovo del biennio economico 2005-2006 [€ 100 medi mensili a regime con accordo 23 giugno 2005] solo in parte compensato dal decremento delle consistenze medie di personale (-1,8%).

Le retribuzioni medie crescono del 4,2% e del 3,3% rispettivamente nel 2005 e nel 2006, contro il 2,3% e 4,2% nell'industria ed il 3,1% ed il 2,4% nei servizi[22].

Rispetto all'incremento delle retribuzioni, non si registra nel periodo una analoga crescita degli oneri sociali per effetto della contabilizzazione tra gli "Altri Costi" degli importi liquidati al personale a titolo di "superbonus" (l. 243/2004).

Considerando i costi sostenuti per il personale da Ferrovie dello Stato S.p.a. (Capogruppo), da R.F.I. S.p.a. e da Trenitalia S.p.a. si rileva che:

1. per la Capogruppo il costo totale passa dai 58,6 milioni del 2004 ai 66,8 milioni del 2006; rispetto al 2004, la retribuzione media dei dirigenti cresce del 6,6% nel 2005 mentre si riduce dell'8,1% nel 2006 rispetto al 2005, con importo che resta quasi doppio rispetto a quello del personale dirigente di RFI e Trenitalia;
2. per Trenitalia il costo totale passa dai 2.537 milioni del 2004 ai 2.653 milioni del 2006; la retribuzione dei dirigenti cresce del 22,9% nel 2005 mentre si riduce del 2,8% nel 2006 rispetto al 2005.
3. per RFI il costo totale registra analogo trend passando dai 1.535 milioni del 2004 ai 1.596 del 2006; la retribuzione media dei dirigenti cresce del 5,4% nel 2005 mentre si riduce del 6,2% nel 2006 rispetto al 2005.

4.3 Politica retributiva

La politica retributiva societaria dell'anno 2004 ha concentrato le risorse disponibili prevalentemente sugli elementi variabili della retribuzione.

Per quanto riguarda il sistema di valutazione "per obiettivi" del personale dirigente (Management By Objectives) dopo che si è proceduto alla consuntivazione degli obiettivi attribuiti nel corso del 2003, sono stati definiti ed assegnati a circa 300 managers gli obiettivi 2004, in coerenza con le indicazioni contenute nella budget letter ed in sintonia con le nuove impostazioni del Vertice tese ad enfatizzare lo spirito di squadra ed il team working come comportamento distintivo dei managers del Gruppo FS.

---

[22] Fonte: ISTAT – Indici delle retribuzioni lorde per Ula per settore di attività economica.

Anche nel 2005 le politiche retributive del personale Dirigente sono state caratterizzate per la maggior parte da interventi sulla parte variabile della retribuzione.

Il sistema di incentivazione applicato nell'anno ha mirato, da un lato, all'incentivazione del management verso il raggiungimento degli obiettivi di budget e dall'altro a diffondere e sviluppare i comportamenti del modello di leadership messo a punto dal Vertice aziendale sul finire del 2004.

L'attenzione al contenimento dei costi che ha caratterizzato il 2006 ha avuto ripercussioni anche sulle politiche retributive.

Infatti, per dare un forte segnale di consapevolezza circa le difficoltà del momento e di coerenza di comportamenti, sono state adottate misure di contenimento economico relativamente anche ai trattamenti retributivi meritocratici riservati alla dirigenza.

Per tali motivi, con una operazione ponderata e concertata con il Top Management del Gruppo, si è deciso, per l'anno 2006, di sospendere il sistema di valutazione "per obiettivi" del personale dirigente (Management By Objectives-MBO).

Coerentemente nell'anno, non è stata effettuata la consueta politica meritocratica discrezionale di Gruppo per i Dirigenti.

4.4 Formazione

Sulla base degli elementi forniti da Ferrovie dello Stato SpA, può riferirsi che, nel triennio 2004-2006, la Formazione del Gruppo FS ha focalizzato la sua attenzione su progetti orientati allo sviluppo e al corretto utilizzo di competenze coerenti con i nuovi scenari e le tendenze del business.

La formazione istituzionale ha mirato allo sviluppo delle competenze delle popolazioni chiamate a tradurre i valori, la missione e gli indirizzi strategici in concrete azioni di cambiamento e di miglioramento delle performance. Per questo è stato sviluppato il Sistema di Competenze di Gruppo, è proseguito il percorso di formazione volto ad accrescere le competenze manageriali critiche per i manager che ricoprono ruoli chiave, sono stati avviati percorsi formativi specifici per gruppi di risorse pregiate.

Le metodologie sono state orientate alla sperimentazione diretta e alla simulazione di casi concreti, per rafforzare il legame con la realtà lavorativa e l'agire quotidiano

Per i laureati e gli esperti Neo Assunti è stato realizzato il percorso di orientamento per l'ingresso nel complesso sistema ferroviario, attraverso una

serie di corsi modulari che hanno ricoperto tutti i processi trasversali e produttivi aziendali.

Il progetto si è prefisso di agevolare la lettura dei processi ferroviari fondamentali e la conoscenza della realtà operativa degli impianti, socializzare col complesso sistema aziendale, sviluppare fin dall'inizio la visione sistemica e il senso di appartenenza ad una grande realtà industriale.

Per quanto riguarda il Sistema Professionale, terminata l'attività di mappatura dei ruoli e delle competenze per la famiglia professionale ICT e rilevati i gap di conoscenza, sono stati definiti i percorsi formativi per lo sviluppo delle competenze più critiche. Il sistema è stato esteso all'area Amministrazione Finanza e Controllo ed è proseguito con altre famiglie professionali. Per l'area AFC sono stati svolti anche dei moduli di aggiornamento sui temi della fiscalità di impresa ed è continuata l'attività di Change Management a supporto del progetto SCORE, che è proseguito nel 2006 con la formazione sul sistema "BW Reporting" e si concluderà con quella sul "Tableau de Bord".

Il percorso per la capitalizzazione delle conoscenze sui processi ferroviari fondamentali – articolato in moduli su circolazione e produzione, manutenzione, sicurezza e investimenti per lo sviluppo della rete - rivolto ai dirigenti provenienti dall'esterno, dovrebbe aver consentito il confronto tra gestore dell'infrastruttura ed impresa di trasporto, facilitando l'integrazione dei nuovi e offrendo opportunità di aggiornamento ai "vecchi".

Al fine di definire procedure, metodologie e prassi comuni certificate a livello europeo, nonché di promuovere lo scambio e l'innovazione, il Gruppo ha partecipato a confronti internazionali su diverse tematiche: la trasmissione dei mestieri, per l'acquisizione di metodologie di descrizione comuni e la costruzione di adeguati sistemi di "knowledge management"; i sistemi di classificazione delle famiglie e figure professionali, per l'individuazione di quelle critiche e conseguenti azioni di scambio e mobilità delle risorse; i progetti di e-learning attivati e la realizzazione di piattaforme comuni a livello europeo.

È stata realizzata specifica Formazione On - Line per dare continuità tra i moduli previsti nel percorso formativo per i key manager, attraverso l'utilizzo di un ambiente di rete che ha permesso la collaborazione tra gli allievi e lo scambio continuativo con i docenti.

Dal punto di vista strutturale, per massimizzare l'efficacia e minimizzare i costi delle attività formative, sono stati messi a punto metodi e strumenti di monitoraggio e valutazione delle competenze, che sono attualmente in sviluppo (in particolare il Sistema Professionale e il "Tableau de Bord"); il Sistema di

Valutazione (gradimento ed efficacia) comune della formazione ha preso avvio con la definizione di un questionario comune.

Parallelamente le Società hanno realizzato programmi formativi per lo sviluppo delle competenze professionali legate ai business specifici.

Nella tabella seguente sono riportati i principali volumi di attività formativa nel triennio:

GIORNATE/UOMO DI FORMAZIONE				
ANNO	DIRIGENTI	QUADRI	ALTRI	TOTALE
2004	5.510	62.465	455.494	523.469
2005	4.466	70.110	316.483	391.059
2006	6.744	87.480	443.412	537.636

4.5 Il Contenzioso

Le tipologie di contenzioso particolarmente rilevanti, nel periodo preso in considerazione, per l'esposizione economica delle Società, sono quelle relative ai licenziamenti ex accordo 5 agosto 1998, alle richieste di risarcimento del danno biologico a seguito di esposizione ad amianto, alle richieste di regolarizzazione della propria posizione lavorativa per violazione delle disposizioni della legge n. 1369 del 1960.

Gli accordi del 5 agosto 1998 e del 19 novembre 1998 furono stipulati in attuazione dell'accordo del 21 maggio 1998 tra FS e le OO.SS. firmatarie del CCNL che al punto 4 prevedeva, ai fini del contenimento delle eccedenze del personale dell'impresa, il collocamento in quiescenza dei dipendenti che avessero maturato il servizio utile (37 anni) richiesto per l'acquisizione del diritto alla percentuale massima di pensionabilità, in ragione della maggiore anzianità contributiva. Tale contenzioso può ormai considerarsi in fase di esaurimento.

La questione amianto è particolarmente rilevante nella determinazione degli oneri derivanti da potenziale contenzioso; nella determinazione del fondo rischi di Rete Ferroviaria Italiana, la stima per amianto incide, sulla base di valutazioni sanitarie ed attuariali, nella misura di 53 milioni di euro.

Un'ulteriore tipologia di contenzioso di particolare rilievo, per quanto riguarda l'esposizione economica delle Società, è quella relativa alla violazione delle disposizioni della legge n. 1369 del 1960.

La legge 23 ottobre 1960, n.1369 vieta all'imprenditore di affidare in appalto o in subappalto o in qualsiasi altra forma, anche a società cooperative, l'esecuzione di mere prestazioni di lavoro mediante impiego di mano d'opera assunta o retribuita dall'appaltatore o dall'intermediario, qualunque sia la natura dell'opera o del servizio cui le prestazioni si riferiscono.

L'esposizione economica delle Società deriva non tanto dalla condanna a corrispondere le differenze retributive tra quanto percepito dal lavoratore da parte della ditta appaltatrice e quanto corrisposto da FS a un dipendente di pari qualifica (trattandosi di qualifiche non elevate, le differenze sono minime), quanto dalla regolarizzazione delle posizione contributiva od eventualmente dall'attribuzione di un corrispettivo economico per indurre i ricorrenti, in sede di conciliazione, a rinunciare all'inquadramento nei ruoli FS.

Il determinarsi di tali problematiche contenziose ha comportato, in particolare a carico di RFI, una importante esposizione economica che ha raggiunto il suo massimo picco nel corso del 2004 allorquando le decisioni

sfavorevoli hanno riguardato le controversie relative ai richiamati licenziamenti ex accordo.

Quanto al recupero crediti, a fronte di pronunce giudiziarie favorevoli alle Società soprattutto in esito a contenziosi seriali definiti in Cassazione (straordinario, indennità integrativa speciale, benefici contrattuali con riflessi sul trattamento di buonuscita) è stata intrapresa e consolidata una importante attività che ha consentito, nel periodo in esame, un rientro di oltre 10 milioni di Euro, determinando come ulteriore conseguenza favorevole una maggiore ponderazione dei dipendenti nel produrre nuovi ricorsi.

La Capogruppo evidenzia, altresì, come sia risultato decisivo ai fini del contenimento dei costi del contenzioso il costante presidio delle procedure esecutive (pignoramenti) intentate ai danni delle aziende del Gruppo, che ha contribuito ad abbattere in maniera decisiva i relativi oneri (passati da oltre i 20 milioni di Euro del 2003 al milione del 2006).

4.6 Relazioni Industriali

Nel 2004, a livello di Gruppo, è proseguito l'impegno sul fronte del dialogo sociale europeo in seno alla CER (Comunità delle ferrovie europee) sullo studio delle problematiche relative all'applicazione dell'accordo tra CER ed ETF (Federazione europea dei lavoratori), relativo alla patente europea per i macchinisti, stipulato il 27 gennaio.

È proseguita, nel corso dell'anno, la fase di consolidamento della nuova normativa contrattuale in vigore dal 1° agosto 2003 per rendere pienamente operativo il nuovo CCNL delle attività ferroviarie e per l'applicazione della riforma dell'orario di lavoro.

Nel 2005 il quadro delle Relazioni industriali di Gruppo si è sviluppato, nella prima parte dell'anno, attraverso il supporto ad Agens-Confindustria per la definizione della parte economica relativa al 2° biennio 2005-2006 del CCNL, con un aumento retributivo medio complessivo a regime di 100 euro mensili.

Nell'ambito del negoziato per il rinnovo del biennio economico, a livello aziendale, sono state raggiunte contestualmente intese che hanno introdotto aggiornamenti alla parte normativa del contratto di lavoro per tener conto delle dinamiche tecnologiche, in particolare legate alle innovazioni in materia di sicurezza della circolazione, organizzative e di mercato.

A livello di Gruppo è stata raggiunta un'intesa con Asstra, associazione che rappresenta le aziende, anche ferroviarie, del trasporto pubblico locale, per

avviare approfondimenti congiunti su tematiche di interesse comune riguardanti le relazioni industriali e la normativa del rapporto di lavoro.

Per quanto riguarda il dialogo sociale europeo è proseguita l'azione già avviata nel 2004 per la trasformazione in Direttiva dell'accordo europeo sulle condizioni di utilizzo del personale mobile, concretizzatasi il 18 luglio 2005 con l'emanazione, appunto, della Direttiva che recepisce integralmente l'accordo tra le parti sociali. Inoltre, sempre a livello europeo, si è contribuito alla definizione della posizione della CER circa la proposta di Direttiva sulla certificazione del personale di macchina e di bordo.

Sul versante assicurativo, il 6 aprile 2005 è stato sottoscritto, tra il Gruppo FS e l'Inail, un Protocollo d'intesa che pone le basi per lo sviluppo di un nuovo e sinergico rapporto tra i due soggetti, in particolare migliorandone la gestione amministrativa e sviluppando analisi ed azioni congiunte sul piano della prevenzione e della sicurezza sul lavoro.

Nel 2006 è stato definita un'intesa con le organizzazioni sindacali nazionali che, muovendo dal confronto già avviato nella seconda metà del 2005, affronta più dettagliatamente le specifiche problematiche connesse alla revisione dei processi industriali delle principali società del Gruppo (RFI e Trenitalia) favorendo il positivo prosieguo del confronto di merito. Contestualmente è stata raggiunta l'intesa per il riconoscimento ai lavoratori del Gruppo del premio di risultato per l'anno 2004.

RFI SpA ha sottoscritto un'intesa per la nuova organizzazione dei Posti di Telecomando TE della manutenzione infrastrutture. Trenitalia SpA ha realizzato le ulteriori intese sul territorio per la nuova organizzazione della manutenzione dei rotabili.

Il 1° marzo, d'intesa con Agens-Confindustria, è stato raggiunto con le organizzazioni sindacali nazionali l'accordo sull'Apprendistato professionalizzante in applicazione dell'art. 49 del D.lgs. 276/2003, in particolare per tutte le figure tipiche dell'esercizio ferroviario (macchinista, capo treno, capo stazione, capo tecnico delle manutenzioni, operatore della circolazione, operatore delle manutenzioni).

A livello europeo è stato avviato il confronto tra CER ed ETF per la rinegoziazione di alcune clausole, in particolare relative al regime dei riposi fuori residenza, contenute nella Direttiva del 18 luglio 2005 relativa all'orario di lavoro dei lavoratori mobili in interoperabilità.

Nella seconda metà dell'anno il Gruppo è stato chiamare a dare il proprio contributo nello sviluppo dei rapporti trilaterali Governo-Aziende-Sindacati

nell'ambito della Cabina di Regìa per la mobilità istituita con l'intesa del 14 luglio presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri.

4.7 Sicurezza sul lavoro

Ferrovie dello Stato S.p.A. evidenzia nei propri documenti che la sicurezza del lavoro è parte integrante della cultura industriale del Gruppo ed elemento fondante del "sistema ferrovie" che è nato con finalità primarie di servizio pubblico e che richiede, per la peculiarità del trasporto ferroviario, il rigoroso rispetto dei regolamenti di sicurezza e l'impiego di specifiche tecnologie.

Nel triennio 2004-2006 le società del Gruppo riferiscono di aver continuato, in una logica di attenzione costante e continua nel campo della sicurezza, a sviluppare azioni ed iniziative di prevenzione avvalendosi di attività di natura formativa e organizzativa, attraverso l'innovazione tecnologica.

In tale contesto si è ampliata la collaborazione con enti pubblici di rilievo nazionale, ISPESL, CNR e INAIL con lo scopo di aggiornare ed elaborare, sulla base delle conoscenze tecnico-scientifiche e delle migliori pratiche, linee guida su rischi specifici.

Nell'aprile 2005, il Gruppo FS e l'INAIL hanno siglato un Protocollo di intesa con l'obiettivo di sviluppare rapporti di collaborazione su iniziative di miglioramento della sicurezza nei luoghi di lavoro.

Nel 2006 si è realizzato, con la collaborazione del CNR, il progetto THORAD, per la definizione di un protocollo per la detossificazione delle traverse in legno dei binari.

È continuato l'impegno di Ferrovie per dotarsi di sistemi di gestione delle attività di sicurezza del lavoro e ambiente integrati con i sistemi di gestione dei principali processi di business delle società; oltre la metà delle 128 Unità Produttive, presenti nel Gruppo, sono certificate in materia di sicurezza del lavoro. In merito, nel 2006 la società Rete Ferroviaria Italiana ha ottenuto, per tutte le unità produttive in cui è articolata, da parte della società TUV, la certificazione del sistema integrato gestione sicurezza che abbraccia a "360 gradi" la sicurezza dell'esercizio ferroviario, la qualità, la protezione dell'ambiente e la sicurezza del lavoro, secondo gli standard ISO 9001, ISO 14000, ISO 18000.

L'attività di formazione tende al costante aggiornamento professionale del personale con iniziative sui rischi specifici come il progetto di "Guida Sicura" rivolto alla formazione del personale addetto alla guida degli automezzi su strada e la annuale "Campagna della sicurezza del lavoro" incentrata su temi specifici.

Nell'anno 2006 l'attività di informazione si è arricchita con la creazione della sezione Sicurezza del Lavoro sul portale intranet del Gruppo per la diffusione di eventi, normative, indirizzi e migliori pratiche che riguardano la prevenzione sul lavoro.

Un notevole contributo alla sicurezza del lavoro dovrebbe derivare dagli investimenti tecnologici in atto per il rinnovo del sistema ferroviario.

In merito alla sicurezza negli appalti per la realizzazione di grandi opere infrastrutturali, i principali committenti del Gruppo, RFI e Italferr, si sono fatti promotori di accordi con gli Organi di Vigilanza - Regioni , Prefetture e ASL - per promuovere un approccio coordinato fra i soggetti che a vario titolo si occupano di sicurezza, al fine di garantire la realizzazione delle opere nel rispetto dei tempi e ottenere qualità ed efficacia degli interventi di prevenzione nel campo della sicurezza del lavoro.

Il trend del numero degli infortuni relativi alle principali società del Gruppo, elaborati in base ai dati forniti dall' INAIL, aggiornati all'esercizio 2006, ancorché non definitivo, segnala negli ultimi tre anni un andamento sostanzialmente costante del numero degli infortuni e del relativo indice di frequenza.

Fonte INAIL Società: FS - RFI - Trenitalia - Ferservizi – Italferr

Anno	Consistenza Media	Infortuni Inail Riconosciuti	Indice di Incidenza
2004	95.092	4.024	42.3
2005	94.669	4.125	43.5
2006	92.913	4.085	43.9

Indice di Incidenza: Infortuni X 1000 dipendenti
Dati 2006 : Elaborati in base a dati INAIL non consolidati

4.8 Consulenze

La Disposizione di Gruppo n. 8/AD, del 24 febbraio 2003 ha fissato gli indirizzi e le politiche di Gruppo in materia di ricorso ad apporti consulenziali esterni.

Nella Disposizione si ribadisce che il ricorso a consulenze deve avvenire solo qualora queste siano di effettiva utilità e strumentalità agli obiettivi aziendali e attraverso una delle seguenti forme di contrattazione: gara a procedura ristretta (per importi di soglia comunitaria e comunque per importi pari o superiori ad € 400.000); trattativa privata plurima (da adottarsi con valutazione di almeno tre offerte valide per importi inferiori alla soglia di € 400.000); trattativa privata singola (cui si ricorre per importi non superiori a € 400.000 nel caso di approvazione scritta dell'Amministratore Delegato e per prestazioni svolte da singoli prestatori di servizi).

Il processo autorizzativo prevede una verifica di merito da parte di una struttura funzionalmente responsabile della Capogruppo, competente per la materia trattata nella prestazione consulenziale (dalla quale può derivare un nulla osta a procedere o un percorso alternativo qualora l'esito sia negativo) ed una verifica di congruità economica, da parte delle strutture della Direzione Generale di Gruppo, Finanza Controllo e Partecipazioni; l'utente della prestazione deve, invece, monitorare la prestazione e dare un resoconto a tutte le strutture interessate con il piano di adozione delle risultanze e la valutazione delle prestazioni rese.

Inoltre, nel luglio del 2007, con nota a firma dell'Amministratore Delegato, è stata recepita la Direttiva concernente l'applicazione dell'art. 1, comma 593, della legge 27 dicembre 2006, n. 296 (finanziaria 2007). In particolare si è disposto che tutti gli incarichi siano assoggettati alla regola di pubblicità sul sito della Società (indicazione del nominativo del destinatario e ammontare del compenso) e che la struttura legale della Società proceda ad una verifica formale sia della documentazione fornita dal procuratore abilitato alla sottoscrizione del contratto sia delle comunicazioni che devono essere fatte al Governo e al Parlamento.

È da segnalare che nel corso del 1° semestre 2007 l'Organismo di Vigilanza ex D. Lgs. 231/2001 e la Direzione Audit di Trenitalia SpA hanno svolto verifiche circa la correttezza, sotto il profilo formale, dei contratti di consulenza stipulati nel periodo marzo 2004 — novembre 2006.

Le verifiche condotte hanno evidenziato un quadro di frequente violazione delle procedure aziendali in materia di conferimenti di incarichi professionali e/o di consulenze, del quale la Società ha provveduto ad informare la Sezione Enti.

Il Magistrato incaricato del controllo, per il periodo che rileva, nell'ambito della Sezione, in data 21 novembre 2007, ha ritenuto conseguentemente di interessare alle problematiche emerse la Procura regionale della Corte dei conti per il Lazio.

Si riportano, infine, qui di seguito gli elementi di costo delle consulenze desumibili dai consuntivi degli anni 2004-2006:

CONSUNTIVO ANNO 2004 (dati in migliaia di euro)

Ferrovie dello Stato	6.819
RFI	6.491
Trenitalia	3.914
Ferservizi	869
Altre Gruppo	11.488
TOTALE	**29.581**

CONSUNTIVO ANNO 2005 (dati in migliaia di euro)

Ferrovie dello Stato	6.143
RFI	4.376
Trenitalia	6.080
Ferservizi	588
Altre Gruppo	8.679
TOTALE	**25.866**

CONSUNTIVO ANNO 2006 (dati in migliaia di euro)

Ferrovie dello Stato	6.128
RFI	3.380
Trenitalia	4.096
Ferservizi	-
Altre Gruppo	5.356
TOTALE	**18.960**

5. GESTIONE ECONOMICA, PATRIMONIALE E FINANZIARIA DEL GRUPPO

5.1 Notazioni di sintesi sul bilancio consolidato

Il Gruppo Ferrovie dello Stato – pre e post riforma - contiene in sé almeno tre differenti anime, relative alla intrinseca qualità pubblica delle infrastrutture, alla diffusa rilevanza sociale del servizio universale ferroviario e al regime di concorrenza cui si devono (o si dovranno) assoggettare gli altri servizi forniti.

Il bilancio consolidato, grazie alla sua funzione di raccordo, ne consente la considerazione congiunta, permettendo l'esame della situazione patrimoniale, economica e finanziaria di tutte le imprese che, sottoposte a un regime di controllo diretto e indiretto da parte della Capogruppo, rientrano nella cosiddetta area di consolidamento.

Il documento contabile è redatto sulla base dei bilanci al 31 dicembre della Capogruppo e delle imprese rientranti nell'area di consolidamento, già approvati dalle rispettive Assemblee degli azionisti, o, se non ancora approvati, predisposti dai rispettivi Consigli di Amministrazione, opportunamente riclassificati, ove necessario, per uniformarli ai criteri di valutazione e di esposizione adottati dalla controllante[23].

Il bilancio consolidato è costituito da Stato Patrimoniale, Conto Economico e Nota Integrativa; riporta in allegato a quest'ultima il Rendiconto Finanziario.

L'area di consolidamento è stata determinata in conformità della normativa contenuta nel D. lgs. n. 127 del 1991. Le imprese incluse nell'area di consolidamento sono consolidate con il metodo integrale descritto dettagliatamente nella nota integrativa[24]. Le società collegate sulle quali la

---

[23] Per quanto riguarda i principi contabili internazionali – non applicati al bilancio in esame - si ricorda che per il Gruppo Ferrovie dello Stato, in base all'attuale normativa comunitaria e nazionale (D. Lgs. n. 38 del 28 febbraio 2005), l'adozione degli IAS/IFRS non rappresenta un obbligo ma una facoltà/opportunità, con la sola eccezione della società Fercredit S.p.A. che, in qualità di intermediario finanziario soggetto alla vigilanza della Banca d'Italia, è obbligata a redigere il bilancio d'esercizio secondo gli IAS a partire dall'esercizio 2006.

[24] Il consolidamento con il metodo dell'integrazione globale viene così sintetizzato:

- assunzione delle attività, delle passività, dei costi e dei ricavi delle imprese consolidate;
- eliminazione del valore di carico delle partecipazioni incluse nell'area di consolidamento a fronte del relativo patrimonio netto, all'atto del primo consolidamento. Le eventuali differenze sono imputate nel bilancio consolidato, ove possibile, agli elementi dell'attivo e del passivo. L'eventuale residuo, se negativo, viene iscritto nella voce del patrimonio netto denominata "Riserva di consolidamento", ovvero, quando esso sia dovuto a previsioni di risultati economici sfavorevoli, è iscritto in un'apposita voce denominata "Fondo di consolidamento per rischi e oneri"; se positivo, viene iscritto nella voce denominata "Differenza di consolidamento" ovvero, qualora se ne presentino i presupposti, viene portato in diretta diminuzione della riserva di consolidamento fino a concorrenza della stessa. Il valore della "Differenza di consolidamento" viene ammortizzato in un periodo di cinque esercizi, ovvero, se ne ricorrono le condizioni, in un periodo di durata superiore espressamente motivato in nota integrativa;
- elisione dei debiti e dei crediti intercorrenti fra le imprese incluse nell'area di consolidamento;
- elisione delle partite di costo e di ricavo intercorse fra le imprese consolidate;
- eliminazione degli utili e delle perdite derivanti da operazioni tra imprese consolidate che non si siano realizzati attraverso successivi scambi con terze parti, relative a cessioni di beni che permangono come rimanenze o immobilizzazioni presso l'impresa acquirente;

Capogruppo esercita, direttamente o indirettamente, un'influenza significativa o detiene una quota di capitale sociale tra il 20% (10% per le società con azioni quotate in borsa) e il 50% sono valutate con il metodo del patrimonio netto[25]. Le partecipazioni assoggettate a liquidazione, ed escluse dall'area di consolidamento, sono iscritte al valore di carico riveniente dall'ultimo consolidamento, rettificato per tenere conto delle eventuali minusvalenze emergenti dai relativi bilanci intermedi di liquidazione.

Nelle tabelle che seguono, che riprendono gli allegati della nota integrativa al bilancio consolidato, sono indicate le imprese incluse nell'area di consolidamento e le società collegate.

Può notarsi che nel 2005 c'è stato l'ingresso delle società Grandi Stazioni Ceska Republika e TX Logistik AG nonché di cinque controllate di quest'ultima. Nel 2006 si sono aggiunte CEMAT S.p.A., S.L.F. S.r.l., S.G.T. S.p.A., Tunnel Ferroviario del Brennero - Finanziaria di Partecipazioni S.p.A., Tevere TPL S.c.a.r.l. e Trenitalia Logistic France SAS.

La nota integrativa precisa che i criteri di valutazione sono determinati in conformità delle disposizioni del codice civile e del D.Lgs. n. 127/91, senza che sia stata operata alcuna deroga, e sono quelli utilizzati nel bilancio di esercizio della Capogruppo ad eccezione di quanto riportato nel seguito.

Per la rete AV/AC, RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA ha tenuto conto del disposto stabilito dall'art.1, comma 87, della Legge 266/2005 (Legge Finanziaria 2006) che prevede tra l'altro, per quanto attiene le tratte AV/AC, che "l'ammortamento inizia dall'esercizio successivo a quello di termine del pre-esercizio". Pertanto, poiché nel corso del 2006 la tratta Roma-Napoli, la sub tratta Torino-Novara e la linea Modena Sud-Bologna, sono state interessate da un periodo di pre-esercizio commerciale, RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA non ha effettuato alcuna imputazione degli ammortamenti relativi al sistema AV/AC nell'esercizio 2006.

Si precisa comunque che, stante la contenuta operatività in questa fase iniziale di attività dell'AV/AC, la stima dei teorici ammortamenti 2006 conduce a impatti relativamente non significativi per il periodo in esame.

• rilevazione degli effetti fiscali delle operazioni di consolidamento.

[25] Relativamente alle società valutate con il metodo del patrimonio netto, l'eventuale maggior valore di carico rispetto alla corrispondente frazione del patrimonio netto della partecipata, manifestatosi al momento della prima applicazione di tale metodo, rimane iscritto nella voce "Partecipazioni" e viene ammortizzato in relazione alla natura del bene cui tale differenza si riferisce. Con specifico riferimento alla differenza attribuibile a avviamento, essa viene ammortizzata in un periodo di cinque esercizi, ovvero, se ne ricorrono le condizioni, in un periodo di durata superiore espressamente indicato in nota integrativa.

Per quanto riguarda i criteri di valutazione si rinvia alla compiuta e precisa disamina della nota integrativa.

Si evidenzia soltanto che RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA ha modificato il criterio di determinazione degli ammortamenti delle immobilizzazioni immateriali e materiali, passando dal criterio a quote costanti a quello a quote variabili.

Quest'ultimo criterio di ammortamento è basato su quanto disposto dall'articolo 1 comma 87 della Legge n. 266 del 2005 (Finanziaria 2006) secondo il quale "il costo complessivo degli investimenti finalizzati alla realizzazione della infrastruttura ferroviaria, comprensivo dei costi accessori e degli altri oneri e spese direttamente riferibili alla stessa nonché, per il periodo di durata dell'investimento e secondo il medesimo profilo di ammortamento dei costi diretti, degli oneri connessi al finanziamento dell'infrastruttura medesima, è ammortizzato con il metodo a quote variabili in base ai volumi di produzione, sulla base del rapporto tra le quantità prodotte nell'esercizio e le quantità di produzione totale prevista durante il periodo di concessione".

Nell'ipotesi di pre-esercizio, l'ammortamento inizia dall'esercizio successivo a quello di termine del pre-esercizio. Ai fini fiscali, le quote di ammortamento sono determinate con il decreto del Ministero dell'economia e delle finanze in coerenza con le quote di ammortamento di cui al comma 86.

Nell'applicazione di tale metodo l'articolo 1, comma 87, della Legge n. 266/2005, prevede che oggetto di ammortamento non è il costo dei singoli cespiti costituenti l'infrastruttura ferroviaria bensì il costo complessivo degli investimenti finalizzati alla realizzazione dell'infrastruttura medesima.

Di conseguenza, il costo ammortizzabile degli investimenti è dato così dalla somma di tutti i costi sostenuti e non ancora ammortizzati e di quelli da sostenere coerentemente con la capacità di produzione degli investimenti stessi lungo la durata della Concessione, escludendo dalla base ammortizzabile il previsto valore residuo dell'infrastruttura ferroviaria al termine della Concessione onde tener conto della relativa non gratuita devolvibilità.

Per i costi da sostenere lungo la vita residua della Concessione (2006-2060) si è assunto che, essendo questi finanziati dallo Stato attraverso il contributo in conto impianti, non hanno impatto sul valore dell'investimento ai fini della determinazione dell'ammortamento. A tal riguardo l'articolo 1 comma 86 della Legge Finanziaria 2006 sancisce che il finanziamento concesso al Gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale a copertura degli investimenti relativi alla rete tradizionale, compresi quelli per manutenzione straordinaria,

avviene, a partire dalle somme erogate dal 1º gennaio 2006, a titolo di contributo in conto impianti.

Elenco delle imprese incluse nel consolidamento con metodo integrale (ai sensi dell'art. 26 D.lgs. 127/91)

Denominazione	Sede	Capitale (migliaia di euro)	Società partecipante	Quota partecipante	Quota di proprietà gruppo
a) Impresa controllante					
Ferrovie dello Stato S.p.A.	Roma	38.790.425			
b) Imprese controllate direttamente					
Trenitalia S.p.A.	Roma	2.569.984	Ferrovie dello Stato		100,00%
Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. - RFI	Roma	32.603.697	Ferrovie dello Stato		100,00%
Ferservizi S.p.A.	Roma	43.000	Ferrovie dello Stato		100,00%
Ferrovie Real Estate S.p.A.	Roma	773.616	Ferrovie dello Stato		100,00%
Fercredit - Servizi Finanziari S.p.A.	Roma	32.500	Ferrovie dello Stato		100,00%
Italferr S.p.A.	Roma	14.186	Ferrovie dello Stato		100,00%
FS Lab S.r.l.	Roma	100	Ferrovie dello Stato		100,00%
Grandi Stazioni S.p.A.	Roma	4.304	Ferrovie dello Stato		59,99%
Centostazioni S.p.A.	Roma	8.333	Ferrovie dello Stato		59,99%
Sogin S.r.l.	Firenze	15.600	Ferrovie dello Stato		55,00%
c) Imprese controllate indirettamente					
FS Cargo S.p.A.	Roma	49.721	Trenitalia	100,00%	100,00%
Serfer - Servizi ferroviari S.p.A.	Genova	5.000	FS Cargo	100,00%	100,00%
Omniaexpress S.p.A.	Roma	3.453	FS Cargo	100,00%	100,00%
Omnia Logistica S.p.A.	Roma	1.600	FS Cargo	100,00%	100,00%
Ecolog S.p.A.	Roma	2.000	FS Cargo	100,00%	100,00%
Servizi Ferroviari Portuali - Ferport S.r.l.	Genova	712	Serfer	51,00%	51,00%
FS Railfreight S.r.l. (già Cargo Svizzera Italia S.r.l.)	Roma	88	FS Cargo	100,00%	100,00%
Treno alta velocità S.p.A. - T.A.V.	Roma	3.234.086	RFI	100,00%	100,00%
Società elettrica ferroviaria S.r.l. - S.E.L.F.	Roma	50	RFI	100,00%	100,00%
Metropark S.p.A.	Roma	3.016	RFI	100,00%	100,00%

Denominazione	Sede	Capitale (migliaia di euro)	Società partecipante	Quota partecipante	Quota di proprietà gruppo
Sita S.p.A.	Firenze	3.605	Sogin	100,00%	55,00%
Grandi Stazioni Immobiliare S.r.l. (già Grandi Stazioni Retail S.r.l.)	Roma	90	Grandi Stazioni	100,00%	59.99%
Grandi Stazioni Servizi S.r.l.	Roma	10	Grandi Stazioni	100,00%	59.99%
Passaggi S.p.A.	Roma	258	Trenitalia	100,00%	100,00%
Hydroitalia tre S.r.l.	Roma	30	Trenitalia	100,00%	100,00%
Tiburtina Sviluppo Immobiliare S.p.A. (già Medie Stazioni Due S.r.l.)	Roma	120	RFI	100,00%	100,00%
Immobiliare Ferrovie S.r.l.	Roma	50	Ferrovie Real Estate	100,00%	100,00%
Italcontainer S.p.A.	Milano	5.681	FS Cargo	100,00%	100,00%
TX Service Management	Bad Honnef	50	TX Logistic AG	100,00%	51,00%
TX Consulting	Bad Honnef	25	TX Logistic AG	100,00%	51,00%
TX Logistic Austria	Wels	35	TX Logistic AG	100,00%	51,00%
TX Logistic Svizzera	Basel	*(*)* 31	TX Logistic AG	100,00%	51,00%
TX Logistic Svezia	Malmo	*(*)* 253	TX Logistic AG	100,00%	51,00%
Cargo Chemical S.r.l.	Roma	1.200	FS Cargo	99,58%	99,58%
Metroscai S.c.a.r.l.	Roma	10	Ferservizi	75,00%	75,00%
Italcertifer S.c.p.a.	Firenze	480	RFI Trenitalia	33,33% 33,33%	66,66%
Servizi Ferroviari Portuali - Ferport Napoli S.r.l.	Napoli	480	Serfer	51,00%	51,00%
TX Logistic AG	Bad Honnef	286	Trenitalia	51,00%	51,00%
Nord Est Terminal SpA - NET SpA	Padova	1.560	RFI	51,00%	51,00%
Grandi Stazioni Ceska Republika	Praga	*(*)* 8.732	Grandi Stazioni	51,00%	30,59%
Tunnel Ferroviario del Brennero SpA	Roma	58.791	RFI	82,42%	82,42%
Società Gestione Terminali Ferro Stradali S.p.A. - SGT	Pomezia (RM)	200	RFI Cemat	43,75% 43,75%	67,06%
Cemat SpA	Milano	7.000	FS Cargo	53,28%	53,28%
Società Logistica Ferroviaria Srl	Latina	36	Cemat	51,00%	27,17%
Trenitalia Logistic France Sas	Parigi	600	FS Cargo	100,00%	100,00%
Tevere TPL Scarl	Roma	10	Sita	51,00%	28,05%

(*) Valori convertiti dalla valuta originale al cambio del 29/12/2006.

Elenco delle partecipazioni valutate con il metodo del patrimonio netto (ai sensi dei commi 1 e 3 art. 36 D.lgs. 127/91)

Denominazione	Sede	Capitale (migliaia di euro)	Società partecipante	Quota partecipante	Quota di proprietà gruppo
LTF – Lyon Turin Ferroviarie Sas	Chambery	1.000	RFI	50,00%	50,00%
Porta Sud	Bergamo	709	RFI	35,00%	35,00%
Cisalpino AG	Berna	(*) 101.126	Trenitalia	50,00%	50,00%
Artesia Sas	Parigi	220	Trenitalia	50,00%	50,00%
Logistica SA	Levallois	3.637	Trenitalia	50,00%	50,00%
Tilo SA	Chiasso	(*) 1.245	Trenitalia	50,00%	50,00%
Hannibal S.p.A.	Lucernate di Rho (MI)	1.000	Trenitalia	50,00%	50,00%
Pol Rail S.r.l.	Roma	2.000	FS Cargo	50,00%	50,00%
Sideuropa S.r.l.	Milano	450	FS Cargo	50,00%	50,00%
Istituto Superiore di Formazione e Ricerca S.p.A. - Isfort	Roma	1.300	FS Trenitalia RFI	19,00% 15,00% 15,00%	49,00%
Viaggi e Turismo Marozzi S.r.l.	Bari	1.040	Sita	49,00%	26.95%
SODAI S.p.A.	Milano	15.615	Trenitalia	49,00%	49,00%
WISCO S.p.A.	Monza	15.615	Trenitalia	49,00%	49,00%
Telesistemi Ferroviari S.p.A. - T.S.F.	Roma	77.004	FS	39,00%	39,00%
Sinter Intermodal Services S.p.A. (già Sinter Inland Terminal S.p.A.)	Milano	1.550	Italcontainer	35,00%	35,00%
Società Alpe Adria S.p.A.	Trieste	777	FS Cargo	33,33%	33,33%
East Rail S.r.l.	Trieste	130	FS Cargo	32,00%	32,00%
Ferrovie Nord Milano S.p.A.	Milano	107.690	FS	14,74%	14,74%
Galleria di base del Brennero Brenner Basistunnel BBT SE	Innsbruck	10.240	Tunnel ferroviario del Brennero	50,00%	41,21%
Quadrante Europa Terminal Gate S.p.A.	Verona	1.500	RFI	50,00%	50,00%
Terminal Tremestieri S.r.l.	Messina	900	RFI	33,33%	33,33%
Eurogateway S.r.l.	Novara	99	Cemat Trenitalia	37,00% 11,00%	30,71%
Novatrans Italia S.r.l.	Milano	100	Cemat	30,00%	15,98%
Padova Container Service S.r.l.	Padova	516	Cemat	34,50%	18,38%
TRW SA	Bruxelles	6.000	Cemat	21,00%	11,19%
Cesar Information Services - CIS Scrl	Bruxelles	100	Cemat	25,10%	13,37%
COMBIMED SA	Bruxelles	62	Cemat	20,00%	10,66%
Friuli Terminal Gate S.p.A.	Trieste	350	Cemat	25,00%	13,32%

(*) Valori convertiti dalla valuta originale al cambio del 29/12/2006.

Elenco delle altre partecipazioni non consolidate
(ai sensi dei commi 1 e 2, lett. a), art. 28 D.lgs. 127/91)

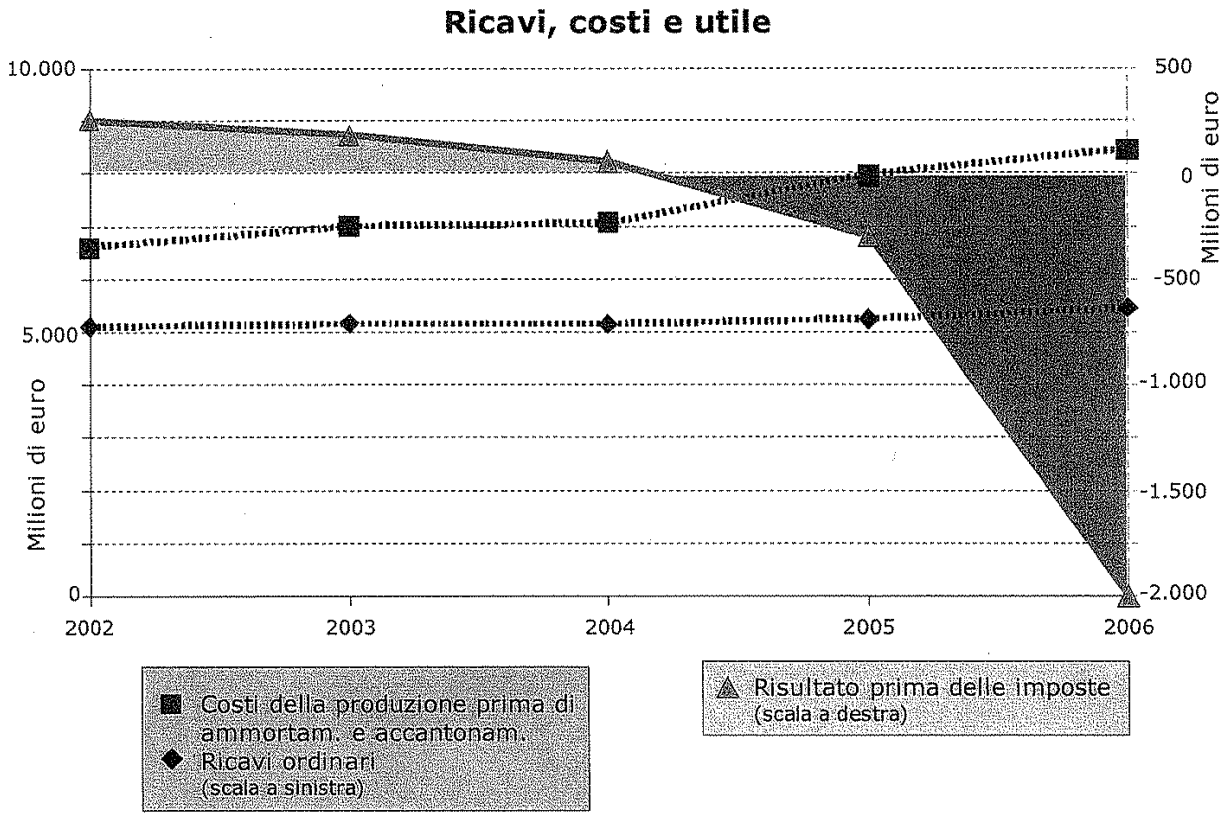
Denominazione	Sede	Capitale (migliaia di euro)	Società partecipante	Quota partecipante	Quota di proprietà gruppo
a) Imprese controllate					
Sap S.r.l. in liquidazione	Roma	997	Ferrovie dello Stato	100,00%	100,00%
Grandi Stazioni Ingegneria S.r.l.	Roma	20	Grandi Stazioni	100,00%	59.99%
Grandi Stazioni Pubblicità S.r.l.	Roma	20	Grandi Stazioni	100,00%	59.99%
Grandi Stazioni Edicole S.r.l.	Roma	20	Grandi Stazioni	100,00%	59.99%
Cemat Est SA	Brest	6.824	Cemat	100,00%	53,28%
Sve Rail Italia S.r.l.	Milano	10	Trenitalia	100,00%	100.00%
b) Imprese collegate					
VVO S.r.l.	Genova	10	Grandi Stazioni Edicole	50,00%	30,00%
ATI Rom S.r.l.	Bucarest	258	Sita	30,00%	16,50%

Dalla considerazione dei dati di sintesi del bilancio consolidato – riportati nella tabella che segue - emerge il livello di criticità e lo squilibrio dei conti cui si perviene nel periodo di riferimento, ed in particolare nell'esercizio 2006.

Il risultato consolidato 2006 evidenzia una perdita netta di 2.115 milioni di euro [di cui 2.119 milioni di euro di pertinenza del Gruppo], dopo quella di 124 milioni del 2004 e di 465 milioni di Euro del 2005. Comunque la tendenza dell'utile a decrescere si manifesta fin dal 2003, anno nel quale scende a 30,5 milioni di Euro dai 76,6 milioni di Euro del 2002.

Il margine del valore della produzione prima degli ammortamenti e svalutazioni scende dai 3.415 milioni del 2004 ai 2.099 milioni del 2005 ed ai 174 milioni di Euro per il 2006.

Tende a cronicizzarsi la insufficienza dei ricavi a far fronte ai costi della produzione (ed a quelli operativi in particolare) che si presentano in costante aumento (+ 927,5 milioni di Euro nel 2005; + 482,3 milioni di Euro nel 2006). L'aumento del 2006 rispetto al 2002, nel quale l'importo fu pari a 6.702 milioni, è di 1.760 milioni.



La Capogruppo imputa l'incremento dei costi operativi principalmente alle seguenti cause:

• all'aumento del costo del lavoro, pur in presenza di una minore consistenza media, per effetto dell'adeguamento dei minimi contrattuali per il biennio 2005/2006, a seguito del rinnovo del contratto collettivo nazionale di lavoro delle attività ferroviarie;

• ai maggiori acquisti di materiali di scorta destinati alla manutenzione corrente e agli investimenti;

• all'aumento dei costi di pulizia del materiale rotabile e delle stazioni;

• all'incremento dei servizi a bordo treno, dovuti alla maggiore incidenza dei servizi di trasporto di più elevata qualità (ES* e AV);

• ai maggiori costi di trasporti e spedizioni, dovuti all'ingresso nel Gruppo di Cemat SpA e Tevere TPL Scarl.

Rispetto al negativo andamento dei costi, non appare soddisfacente neanche l'andamento dei ricavi.

Quelli da "traffico viaggiatori" - clientela ordinaria - registrano un aumento di 97,8 milioni di Euro, lievemente superiore a quello riscontrato per il 2005 (pari a 39,9 milioni di Euro); più in particolare, si registra un incremento del settore passeggeri nazionale per 133 milioni di euro, dovuto essenzialmente ai maggiori ricavi di Trenitalia SpA sia nei segmenti a più elevata qualità (ES* e Alta Velocità) che nel trasporto regionale, nonché ai maggiori volumi di traffico fatti registrare da Sita/Tevere TPL. Di contro si registra un decremento nel traffico internazionale, per 35 milioni di euro, che continua a risentire della forte concorrenza del vettore aereo e in particolare delle compagnie low cost.

I ricavi derivanti dal settore merci si incrementano di 192 milioni di Euro, grazie alla ripresa avuta nel 2006 del trasporto ferroviario delle merci in Europa e all'entrata nel Gruppo di Cemat SpA, che incide favorevolmente per 181 milioni di euro.

I ricavi da contratto di servizio pubblico con lo Stato si riducono, sempre nel 2006, di 114 milioni di Euro, principalmente a seguito dei tagli voluti dalla legge finanziaria.

Sul risultato ante imposte incide anche il peggioramento delle componenti straordinarie, connesse in parte anche alle linee strategiche definite dal piano industriale 2007/2011, che comprendono accantonamenti destinati alla ristrutturazione industriale e la svalutazione di materiale rotabile.

Sulla situazione del Gruppo la componente che pesa in misura maggiormente negativa è, comunque, l'andamento della gestione di Trenitalia, caratterizzato da una forte criticità, e che ha registrato una perdita di esercizio di 1.989,4 milioni di euro, versando per l'intero periodo, e fino al 31.12.2006, nelle condizioni previste dall'art. 2446 cod. civ.

Le perdite da ripianare ammontano a € 1.644,7 milioni - a fronte di un capitale sociale di € 2.570 milioni – e pur dopo la ricapitalizzazione effettuata, nel corso dell' esercizio, per complessivi € 910,7 milioni.

La necessità di interventi urgenti – quale quello di una forte ricapitalizzazione di Trenitalia, al fine di garantirne la continuità aziendale e sostenerne il programma degli investimenti volto all'ammodernamento del materiale rotabile - è sottolineata anche dalla relazione al bilancio consolidato 2006 del Collegio sindacale del 5 aprile 2007. L'Organo, non più titolare del

controllo contabile sulla Società[26], nello svolgimento del compito di vigilare sulla impostazione generale del bilancio, sulla sua formazione e struttura, e nell'attestarne la conformità a legge, per il 2005 e per il 2006, con relazioni e pareri del 13 giugno 2006 e del 5 aprile 2007 non ha mancato di procedere all'esame di taluni profili della gestione societaria, mettendo in luce difficoltà e bisogni.

Va ancora notato che il Gruppo FS ed in particolare RFI hanno beneficiato di taluni interventi, in parte già ricordati - disposti con le leggi finanziarie 2006 e 2007 e con altri provvedimenti - tra cui:

- revisione dei criteri per il calcolo degli ammortamenti della rete tradizionale in base alle quote variabili di produzione (le tratte AV/AC attivate, essendo ancora in pre-esercizio, non sono state ammortizzate);
- costo a vita intera degli investimenti inclusivo degli oneri finanziari lungo l'intera durata del progetto;
- nuova modalità di finanziamento dell'infrastruttura attraverso contributi in conto impianti;
- contributi quindicennali per l'AV/AC e per la rete tradizionale di € 100 milioni dal 2006 e di ulteriori € 100 milioni dal 2007; detti contributi sono stati attualizzati, per l'importo complessivo di 2.900 milioni (al netto della somma riscossa di 100 milioni), stipulando con la Cassa Depositi e Prestiti un mutuo per 2.180 milioni;
- contributo in conto impianti di € 1,8 miliardi, incassato nel 2006 (1,4 miliardi a favore di TAV e il residuo a favore di RFI);
- accollo da parte dello Stato del debito per € 12.950 milioni verso la Cassa Depositi e Prestiti (già ISPA) relativo al sistema AV/AC[27]. Pertanto l'indebitamento complessivo del Gruppo è passato da € 26.486 milioni a € 18.413 milioni.

---

[26] Questo, come è noto, è svolto, ai sensi dell'art. 2409 bis e seguenti del codice civile, dalla società di revisione, che rilascia apposita relazione di conformità, ed alla quale compete - in base alle disposizioni contenute nell'art. 41 del D.Lgs. n.127/91 e nell'art. 2409 ter cod. civ. - il controllo e l'accertamento della regolarità del bilancio consolidato in una con il riscontro della corrispondenza del bilancio alle scritture contabili dell'impresa controllante ed alle informazioni trasmesse dalle imprese incluse nel consolidamento.

[27] Alla luce di quanto sopra sono stati eliminati dal bilancio i debiti verso Cassa Depositi e Prestiti SpA tramite iscrizione di contributi conto impianti da parte dello Stato portati a riduzione dei cespiti e dei lavori in corso afferenti al sistema Alta Capacità/Alta Velocità Asse Torino-Milano-Napoli (e cioè delle infrastrutture ferroviarie di RFI per circa 4,9 miliardi di euro e delle immobilizzazioni in corso di TAV per poco più di 8 miliardi di euro).

Sintesi dei dati del bilancio consolidato del Gruppo Ferrovie dello Stato

		2004	2005	2006
1	Valore della produzione	10.468.405	10.079.487	8.636.818
2	*- di cui Ricavi da vendite e prestazioni*	*5.151.175*	*5.245.199*	*5.453.328*
3	Costi della produzione prima degli amm.ti; svalutazioni, accant.ti ed altri	7.052.886	7.980.470	8.462.843
4	**Margine del valore della produzione prima degli ammortamenti e svalutazioni** (1-3)	**3.415.519**	**2.099.017**	**173.975**
5	Ammortamenti, svalutazioni, accantonamenti ed oneri diversi di gestione	2.873.998	1.779.789	1.412.974
6	**Margine del valore della produzione** (4-5)	**541.521**	**319.228**	**(1.238.998)**
7	Proventi ed oneri finanziari	(542.045)	(662.990)	(199.532)
8	Rettifiche di valore di attività finanziarie	19.469	6.817	18.941
9	Proventi ed oneri straordinari	34.903	42.249	(580.332)
10	**Risultato prima delle imposte** (6+7+8+9)	**53.848**	**(294.696)**	**(1.999.922)**
11	Imposte sul reddito d'esercizio	178.528	170.284	115.559
12	**Utile / (perdita) di esercizio** (10-11)	**(124.680)**	**(464.981)**	**(2.115.481)**
13	(Utile) / perdita di pertinenza di terzi	(6.963)	(7.222)	(3.859)
14	**Utile / (perdita) di pertinenza del gruppo**	**(131.643)**	**(472.203)**	**(2.119.340)**
A.	Crediti verso soci	112	112	330
B.	Immobilizzazioni	78.729.025	84.957.890	73.609.731
C.	Attivo circolante	12.993.802	12.663.674	13.956.147
D.	Ratei e risconti	95.071	73.816	26.011
	TOTALE ATTIVO	91.818.010	97.695.492	87.592.219
A.	**Patrimonio netto**	**35.998.556**	**38.539.284**	**36.443.381**
B.	Fondi per rischi e oneri	30.526.361	28.765.456	28.911.922
C.	TFR lavoro subordinato	3.230.602	3.258.175	3.317.142
D.	Debiti	21.499.150	26.486.866	18.413.510
E.	Ratei e risconti	563.341	645.711	506.264
	TOTALE PASSIVO	91.818.010	97.695.492	87.592.219

(In migliaia di euro)

5.2 Conto economico consolidato

Il repentino aumento della perdita per un valore pari ad oltre il 4,5 % del patrimonio netto consolidato, verificatosi nell'esercizio 2006, non può non costituire motivo di grande e seria preoccupazione circa la stessa capacità di permanenza dell'assetto, per il management e per l'azionista.

Con tale consapevolezza sono da leggere i dati del conto economico per il biennio di riferimento e, in particolare per il 2006, che si riportano nella tabella che segue.

	2004	2005	2006
A. VALORE DELLA PRODUZIONE			
1 Ricavi da vendite e prestazioni			
Prodotti del traffico viaggiatori	3.596.711.971	3.656.265.886	3.770.511.366
di cui Clientela ordinaria	*2.285.282.424*	*2.325.110.464*	*2.422.859.002*
Contratto di servizio pubblico con Enti pubblici territoriali	*1.311.429.547*	*1.331.155.422*	*1.347.652.364*
Prodotti del traffico merci e poste	834.527.189	862.506.362	1.054.952.862
Contratto di servizio pubblico con lo Stato	480.563.145	480.563.145	366.933.368
Altri ricavi delle vendite e delle prestazioni	239.372.941	245.863.338	260.930.684
	5.151.175.246	**5.245.198.731**	**5.453.328.280**
2 Variazioni delle rimanenze	**(166.365.964)**	**(219.679.369)**	**(58.298.973)**
3 Variazioni dei lavori in corso	**8.196.181**	**11.176.806**	**(3.395.334)**
4 Incrementi di immobilizzazioni	**1.462.334.713**	**1.651.038.244**	**932.388.122**
5 Altri ricavi			
Contributi in conto esercizio	1.325.415.545	1.346.110.211	972.398.893
di cui ai sensi del regolamento CEE	*1.304.000.000*	*1.289.100.000*	*901.765.500*
altri	*21.415.545*	*57.010.211*	*70.633.393*
Utilizzo fondo ristrutturazione ex lege 448/98 e relativo fondo integrativo	1.830.781.759	958.705.736	464.103.248
Altri ricavi e proventi	856.867.095	1.086.936.386	876.293.704
	4.013.064.399	**3.391.752.333**	**2.312.795.845**
TOTALE VALORE DELLA PRODUZIONE	**10.468.404.575**	**10.079.486.745**	**8.636.817.940**
B. COSTI DELLA PRODUZIONE			
6 Per materie prime	**750.680.577**	**1.147.868.882**	**1.350.567.701**
7 Per servizi	**1.741.798.659**	**2.064.369.278**	**2.244.939.327**
8 Per godimento beni di terzi	**126.695.538**	**118.784.597**	**152.897.239**
9 Per personale			
Salari e stipendi	3.308.558.772	3.405.905.064	3.496.312.246
Oneri sociali	844.046.640	844.359.860	838.321.529
Trattamento di fine rapporto	311.576.130	314.091.148	314.813.964
Altri costi	6.301.853	28.693.640	58.846.581
	4.470.483.395	**4.593.049.712**	**4.708.294.320**
10 Ammortamenti e svalutazioni			
Ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	78.034.883	89.879.685	67.413.665
Ammortamento delle immobilizzazioni materiali	2.482.651.841	1.363.484.776	975.485.089
Altre svalutazioni delle immobilizzazioni	4.603.215	799.538	44.943
Svalutazione dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilità liquide	24.097.290	21.709.006	32.807.809
	2.589.387.229	**1.475.873.005**	**1.075.751.506**
11 Variazioni delle rimanenze	**(36.772.348)**	**56.397.050**	**6.143.972**
12 Accantonamenti per rischi	**184.532.630**	**151.496.781**	**110.199.213**
13 Altri accantonamenti	**10.515.950**	**26.371.660**	**51.694.641**
14 Oneri diversi di gestione	**89.562.079**	**126.047.882**	**175.328.469**
TOTALE COSTI DELLA PRODUZIONE	**9.926.883.709**	**9.760.258.847**	**9.875.816.388**
DIFFERENZA (A-B)	**541.520.866**	**319.227.898**	**(1.238.998.448)**

		2004	2005	2006
C.	**PROVENTI E ONERI FINANZIARI**			
15	**Proventi da partecipazioni**	**2.069.317**	**2.118.166**	**1.814.523**
16	**Altri proventi finanziari**			
a)	da crediti iscritti nelle immobilizzazioni	33.048	14.515	4.217.533
c)	da titoli iscritti all'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni	291.089	299.524	352.878
d)	proventi diversi dai precedenti	125.104.483	126.441.758	124.714.633
		125.428.620	**126.755.797**	**129.284.444**
17	**Interessi e altri oneri finanziari**			
a)	Verso imprese controllate e collegate	362.452	583.135	520.759
b)	Su debiti obbligazionari	9.715.565	21.960.518	56.594.287
c)	Su debiti verso Istituti finanziari	599.828.602	747.232.161	224.460.831
d)	Oneri finanziari diversi	20.495.254	23.596.782	53.536.165
		630.401.873	**793.372.596**	**335.112.042**
17b	**Utili (o perdite) su cambi**	**39.141.295**	**1.508.819**	**4.480.643**
	TOTALE PROVENTI E ONERI FINANZIARI	**542.045.231**	**(662.989.814)**	**(199.532.432)**
D.	**RETTIFICHE DI VALORE DI ATT. FINANZIARIE**			
18	**Rivalutazioni**	**24.718.863**	**11.524.794**	**22.443.571**
19	**Svalutazioni**	**5.249.531**	**4.707.795**	**3.502.214**
	TOTALE RETTIFICHE DI VALORE	**19.469.332**	**6.816.999**	**18.941.357**
E.	**PROVENTI E ONERI STRAORDINARI**			
20	**Proventi straordinari**			
	Plusvalenze da alienazioni	566.346	3.837.708	1.007.015
	Contributi per ristrutturazione industriale (esodi anticipati)	39.481.341	95.602.892	66.369.884
	Altri proventi	173.064.819	142.290.367	200.648.399
		213.112.506	**241.730.967**	**268.025.298**
21	**Oneri straordinari**			
	Minusvalenze da alienazioni	51.283.196	7.671.634	3.461.994
	Imposte relative a esercizi precedenti	6.719.042	16.402.103	6.999.746
	Oneri per esodi anticipati	39.964.041	95.602.892	342.569.884
	Altri oneri	80.243.263	79.805.688	495.325.841
		178.209.542	**199.482.317**	**848.357.465**
	TOTALE PROVENTI E ONERI STRAORDINARI	**34.902.964**	**42.248.650**	**(580.332.167)**
	RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE (A-B+C+D+E)	**53.847.931**	**(294.696.267)**	**(1.999.921.690)**
	Imposte sul reddito	178.528.119	170.284.418	115.558.880
	UTILE (O PERDITA) DELL'ESERCIZIO	**(124.680.188)**	**(464.980.685)**	**(2.115.480.570)**
	Utile di pertinenza di terzi	(6.963.034)	(7.221.997)	(3.859.028)
	UTILE (O PERDITA) DI PERTINENZA DEL GRUPPO	**(131.643.222)**	**(472.202.683)**	**(2.119.339.599)**

Come già rilevato in precedenza il periodo in esame registra crescenti perdite di esercizio, e precisamente di 464,9 milioni di Euro per il 2005 e di 2 miliardi 115 milioni 480 mila Euro per il 2006. La serie negativa era, comunque già iniziata nel 2004, con un utile negativo di 124,6 milioni di Euro.

Il valore della produzione è pari a 10 miliardi 79 milioni 487 mila Euro per il 2005 ed a 8 miliardi 636 milioni 818 mila Euro per il 2006 con una diminuzione di 1 miliardo 442 milioni 668 mila Euro.

I ricavi delle vendite e prestazioni ammontano a 5 miliardi 453 milioni 328 mila Euro per il 2006 ed a 5 miliardi 245 milioni 199 mila Euro per il 2005 con un aumento di 208 milioni 129 mila Euro.

Registrano un incremento di 132 milioni 830 mila Euro, nel 2006, i ricavi da traffico interno viaggiatori, che, secondo l'analisi della Società, è, principalmente, riferibile: al potenziamento dell'offerta da parte di Trenitalia SpA di treni a più alta qualità (Alta Velocità ed Eurostar) nel segmento della media/lunga percorrenza (+ 74.036 mila euro rispetto al 2005); all'incremento dei volumi di traffico regionale e metropolitano, avvenuto su specifiche realtà territoriali, a seguito delle richieste avanzate dagli enti locali (+ 18.428 mila euro rispetto al 2005); all'incremento dei servizi di trasporto urbano offerti dalla controllata Tevere TPL Scarl (64.428 euro) nella città di Roma, contrapposti alla diminuzione dei medesimi servizi offerti nel precedente esercizio dalla controllata SITA SpA (27.042 euro).

I ricavi del traffico internazionale viaggiatori registrano, invece, una flessione pari a 35 milioni 82 mila euro, dovuta alla concorrenza aerea low-cost sulle medie/lunghe distanze.

In lievissimo incremento - principalmente per i maggiori servizi aggiuntivi richiesti dalle amministrazioni regionali e locali - (+ 16 milioni 497 mila nel 2006, con valore che passa da 1 miliardo 331 milioni 155 mila Euro a 1 miliardo 347 milioni 652 mila Euro) la voce "Contratti di servizio pubblico con Enti Pubblici Territoriali", che comprende i corrispettivi dalle Regioni a statuto ordinario per i servizi di trasporto resi da Trenitalia SpA, in relazione ai contratti di servizio sottoscritti con le singole Regioni, secondo quanto previsto dalla legge n. 422/97 e dal DPCM del 16 novembre del 2000 ed i corrispettivi derivanti dai contratti per servizi aggiuntivi sottoscritti con gli enti locali; nonché i corrispettivi dalle Regioni per i servizi di trasporto effettuati da Sita SpA.

In tale ambito, nell'esercizio 2007, si vedranno gli effetti positivi della manovra di adeguamento delle tariffe passeggeri media/lunga percorrenza

(attivato nella misura del 10% a partire dal 1° gennaio 2007 e che prevede successivi aggiustamenti in misura variabile, negli anni di piano a venire).

Il settore del trasporto merci ha registrato nel 2006 un incremento di 192.447 mila Euro (da 862 milioni 506 mila a 1 miliardo 54 milioni 953 mila dovuto essenzialmente all'entrata nell'area di consolidamento della società Cemat SpA per 181 milioni 424 mila euro.

I contributi per il Contratto di servizio pubblico con lo Stato, imputabili interamente a Trenitalia SpA, e che si riferiscono agli obblighi tariffari e di servizio, ammontano per il trasporto viaggiatori a 269 milioni 232 mila Euro per il 2006 con una flessione di 92 milioni 546 mila Euro rispetto ai 361 milioni 778 mila Euro del 2005. Per il trasporto merci la flessione 2006 è di 21 milioni 84 mila (da 118 milioni 785 a 97 milioni 701 mila).

Nella voce altri ricavi e proventi, che ammonta a 2 miliardi 312 milioni 796 mila euro per il 2006, con flessione di 1 miliardo 78 milioni 956 mila euro rispetto ai 3 miliardi 391 milioni 752 mila euro merita considerazione il contratto di programma e l'utilizzo del fondo ristrutturazione ex lege 448/98 e del relativo fondo integrativo.

I contributi da contratto di programma, riconducibili alla società RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA, sono stati pari a 901 milioni 766 mila euro con una diminuzione di 387 milioni 334 mila euro rispetto al 2006.

I medesimi sono legati ai volumi di produzione che condizionano direttamente sia i programmi di manutenzione della rete infrastrutturale che degli impianti industriali.

Essi si riferiscono:

- all'attività di manutenzione ordinaria dell'infrastruttura, sia della rete convenzionale sia della rete Alta Velocità/Alta Capacità;
- alle attività svolte dall'istituto di sanità per il presidio sanitario, dall'istituto sperimentale, nonché per le attività di ricerca e sperimentazione e di rilascio del certificato di sicurezza alle IF (business safety);
- alle attività relative alla Polfer e alla protezione e sicurezza fisica aziendale (business security);
- al servizio di traghettamento ferroviario con la Sardegna e la Sicilia.

A partire dal dicembre 2005 non è stato più previsto dal Contratto di Programma il contributo statale per la copertura degli extra costi di condotta (K2), ovvero lo sconto (ex DM 44T) praticato alle aziende di trasporto a causa del ritardo nell'adeguamento dell'infrastruttura alle esigenze delle IF di utilizzare il macchinista unico sulle linee.

I contributi in conto esercizio per il 2006 sono stati iscritti in misura pari a quanto stabilito dalla legge 23 dicembre 2005, n. 266 (Legge Finanziaria 2006), determinando – come si è detto - un decremento di 387.334 mila euro rispetto ai ricavi registrati nel 2005, di cui 170.000 mila euro relativi al K2 e 8.000 mila euro relativi all'art. 14.4 D.Lgs. n. 188/2004 per la riduzione dei costi di fornitura dell'infrastruttura e l'entità dei diritti di accesso.

L'utilizzo del "Fondo ristrutturazione ex lege 448/98 e relativo fondo integrativo", riconducibile alla società RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA, è relativo alla totale copertura degli oneri di ammortamento e delle minusvalenze ordinarie da dismissione cespiti; l'importo destinato agli oneri di ammortamento è stato pari a 958 milioni 398 mila Euro per il 2005 ed a 454 milioni 769 mila euro per il 2006; per le minusvalenze ordinarie da dismissione cespiti 307 mila euro per il 2005 e 9 milioni 334 mila euro per il 2006. Il minor utilizzo che si registra rispetto al 31 dicembre 2005 è strettamente correlato alla corrispondente diminuzione degli ammortamenti.

Negli "Altri ricavi e proventi" trovano collocazione i "Contributi sostitutivi regimi tariffari speciali", relativi a RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA - pari a 263 milioni 900 mila Euro per il 2005 ed a 354 milioni 539 mila per il 2006, che accoglie gli effetti del cambiamento delle modalità di gestione dei regimi tariffari speciali del settore elettrico.

Dal 1° gennaio 2005, infatti, con delibera AEEG n. 148/04, è in vigore la nuova procedura che prevede che ai regimi tariffari speciali (tra cui RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA) venga applicata per le proprie utenze la tariffa di mercato (vincolato o libero). Successivamente la Cassa Conguaglio Settore Elettrico (CCSE) rimborsa ai titolari di regimi tariffari speciali la differenza tra la tariffa pagata e la tariffa speciale. Pertanto l'incremento della posta "Altri proventi" va correlato con il corrispondente aumento della voce di costo relativa all'energia elettrica.

I costi della produzione ammontano a 9 miliardi 760 milioni 259 mila per il 2005 ed a 9 miliardi 875 milioni 816 mila euro, per il 2006, con una variazione in aumento di 115 milioni 557 mila euro.

Le materie prime, sussidiarie, di consumo e merci raggiungono l'importo di 1 miliardo 350 milioni 568 mila Euro con un incremento di 202 milioni 699 mila Euro rispetto al 2005. La maggiore incidenza è quella della voce "Acquisto di materiali", che registra una variazione in aumento di 108 milioni 153 mila euro rispetto al 2005, attribuibile principalmente a RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA - (76 milioni 307 mila euro), per l'acquisto di materiali di magazzino e di

vestiario per il personale, a Trenitalia SpA (23 milioni 888 mila euro) in seguito sia ai crescenti volumi di attività di manutenzione corrente dei rotabili che all'incremento dei costi dovuti al rinnovo programmato delle divise del personale front-line, e infine all'ingresso nell'area di consolidamento di nuove società tra cui Tevere TPL Scarl e Cemat SpA.

Il costo dei Servizi raggiunge i 2 miliardi 244 milioni 939 mila euro nel 2006 rispetto ai 2 miliardi 64 milioni 369 mila Euro del 2005, con incremento di 180 milioni 570 mila euro. L'incremento registrato per il 2005 rispetto al 2004 fu di 322 milioni 570 mila.

Le variazioni in aumento più significative riguardano:

• per i Servizi e lavori appaltati, la voce "pulizia", che presenta un incremento di 41 milioni 416 mila euro dovuta in prevalenza a Trenitalia SpA (30 milioni 876 mila euro), riferibile all'attività, iniziata alla fine del 2005, di disinfestazione straordinaria delle vetture letto/giorno, cuccette e carrozze self service e connessa all'operazione decoro del materiale rotabile e ad altre operazioni di esternalizzazione, a Ferservizi SpA (4 milioni 433 mila euro) a RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA (3 milioni 364 mila euro) e a Grandi Stazioni SpA (2 milioni 719 mila euro) conseguentemente ai rinnovi contrattuali;

• i "servizi sostitutivi" devono il loro incremento prevalentemente a Sogin Srl (2 milioni 103 mila euro) in ragione delle maggiori percorrenze effettuate e a Cargo Chemical (2 milioni 138 mila euro);

• nell'ambito della voce "Altri servizi appaltati", Trenitalia SpA (14 milioni 308 mila euro) per l'incremento dei costi per servizi di manovra (6 milioni 485 mila euro) in seguito ai maggiori volumi di traffico richiesti e per l'incremento delle prestazioni accessorie rientranti nel contratto quadro di pulizia (6 milioni 903 mila euro), i costi per servizi di manovra sostenuti dalla società Cemat SpA, che determina un incremento della voce di 10 milioni 923 mila euro, essendo entrata nell'area di consolidamento nel 2006, Italcontainer SpA (4 milioni 332 mila euro) in relazione alla maggiore quantità di treni acquisiti e di noleggi carri avvenuto nel 2006 e infine gli incrementi di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA (10 milioni 900 mila euro) di Tx Logistik e delle sue controllate (9 milioni 652 mila euro) e di Nord Est Terminal SpA (5 milioni 883 mila euro);

• per la voce "Carrozze letto e ristorazione" l'incremento, dovuto a Trenitalia SpA (13 milioni 441 mila euro), si riferisce all'esternalizzazione dei servizi di accompagnamento, accoglienza e assistenza sui treni notte e all'avvio di nuove tratte ad alta velocità;

• "Trasporti e spedizioni" che presentano un incremento di 116 milioni 409 mila euro dovuto quasi esclusivamente a Cemat SpA ed a Tevere TPL Scarl società quest'ultima, che come già detto per Cemat SpA, ha fatto il suo ingresso nel 2006 nell'area di consolidamento; tali incrementi sono in parte compensati da una riduzione dovuta a Sita SpA per l'effetto del trasferimento, proprio a Tevere TPL, dei servizi urbani di Roma.

Le variazioni in diminuzione più significative riguardano:

• "Manutenzione beni immobili" la cui diminuzione (10 milioni 317 mila euro), riconducibile principalmente a Grandi Stazioni SpA, a Ferservizi SpA ed a Trenitalia SpA è stata parzialmente compensata da RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA (1 milione 219 mila euro);

• "Pubblicità e marketing", che presentano un decremento di 15 milioni 612 mila euro riconducibile a Trenitalia SpA (8 milioni 60 mila euro), riferibile al minor ricorso alla pubblicità tramite i canali istituzionali, e alla Capogruppo (5 milioni 911 mila euro) in seguito ai minori oneri per il termine della campagna pubblicitaria per il centenario.

È da tener presente che, come risulta dalla nota integrativa, ai fini di una migliore e più dettagliata rappresentazione, sono state effettuate alcune riclassifiche sui valori del 2005, considerate nei raffronti operati per il medesimo esercizio 2006; in particolare:

• dalla voce "Altre prestazioni di terzi" alla voce "Trasporti e spedizioni" per 37 milioni 220 mila euro;

• dalla voce "Consulenze" alla voce "Prestazioni professionali" per 1 milione 214 mila euro;

• dalla voce "Software" dei Costi per servizi, alla voce "Canoni d'uso hardware e software" nei Costi per godimento beni di terzi per 16 milioni 627 mila euro;

• dalla voce "altri costi" dei costi del Personale, alla voce "Buoni pasto e mense" dei Costi per servizi per 338 mila euro;

• dalla voce "Oneri finanziari diversi" della Gestione Finanziaria, alla voce "Altre prestazioni di terzi" per 421 mila euro.

La voce "personale" ammonta a 4 miliardi 708 milioni 294 mila euro per il 2006 rispetto ai 4 miliardi 593 milioni 49 mila euro indicati nel conto economico del 2005, ed è così dettagliata:

(Valori in migliaia di Euro)

	2006	2005	Variazione
Salari e stipendi	3.496.312	3.406.418	89.894
Oneri sociali	838.321	844.360	(6.039)
Trattamento di fine rapporto	314.814	314.091	723
Altri costi	58.847	27.842	31.005
Totale	4.708.294	4.592.711	115.583

Anche tali raffronti tengono conto di riclassifiche operate nel 2006 sui valori del 2005; in particolare: dalla voce "altri costi" dei costi del Personale, alla voce "Buoni pasto e mense" dei Costi per servizi per 338 mila euro; dalla voce "altri costi" alla voce "salari e stipendi" per 513 mila euro.

La voce "Ammortamenti e svalutazioni" ammonta a 1 miliardo 75 milioni 752 mila euro per il 2006 con una diminuzione di 400 milioni 121 mila euro per il 2005.

Gli ammortamenti ammontano complessivamente a 1 miliardo 42 milioni 899 mila euro e registrano rispetto all'esercizio 2005 un decremento di 410 milioni 466 mila euro dovuto prevalentemente a RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA, a seguito dell'applicazione della nuova modalità di ammortamento secondo il criterio a quote variabili dettato dalla Legge Finanziaria 2006, ricordato in precedenza[28].

L'effetto sul conto economico relativo al 2006 dell'applicazione del nuovo criterio a quote variabili è pari a 594 milioni 357 mila euro. Si precisa che tale variazione non ha alcun impatto sul risultato d'esercizio in quanto il valore degli ammortamenti viene neutralizzato con l'utilizzo dell'integrazione fondo ristrutturazione.

I decrementi registrati a seguito dell'applicazione delle nuove modalità di ammortamento hanno trovato parziale compensazione negli incrementi registrati da altre società del Gruppo tra cui Trenitalia SpA (81 milioni 694 mila euro) attribuibile, per la parte preminente, all'ammortamento del materiale rotabile, in conseguenza degli investimenti effettuati dalla società

L'incremento di 11 milioni 99 mila euro delle svalutazioni dei crediti dell'attivo circolante, essenzialmente riconducibile a Trenitalia SpA (10 milioni

[28] Il criterio è ampiamente illustrato nella Sezione 2 inerente i Criteri di redazione del bilancio della Nota Integrativa per l'esercizio 2006.

967 mila euro), è dovuto alla prevedibile evoluzione, intervenuta nel periodo, delle controversie in essere sulle partite a rischio di esigibilità.

Da notare negli "Accantonamenti per rischi e altri accantonamenti" che gli accantonamenti per rischi della voce "Contenzioso con personale e terzi" è riferita principalmente a RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA (38 milioni 711 mila euro), a Trenitalia SpA (36 milioni 960 mila euro), a Ferrovie Real Estate SpA (8 milioni 125 mila euro) ed a Ferrovie dello Stato SpA (7 milioni 741 mila euro) e il decremento per il 2006 è dovuto in prevalenza a un minore accantonamento effettuato da RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA per il contenzioso lavoro.

Passando ai "proventi ed oneri finanziari" è da dire che la gestione finanziaria, con un saldo negativo di 199 milioni 532 mila di euro nell'esercizio 2006, presenta un miglioramento di 463 milioni 458 mila euro rispetto all'esercizio 2005.

E ciò anche per il minor peso, rispetto all'esercizio 2005, degli oneri finanziari su prestiti contratti per l'Alta Velocità e Alta Capacità che, sulla base delle nuove modalità previste dalla Legge n. 266/2005 (Finanziaria 2006), vengono rimborsati dal Ministero dell'Economia e Finanza a TAV SpA come contributi in conto interessi e portati direttamente a riduzione degli oneri finanziari.

Il saldo della gestione finanziaria è composto principalmente da:

- interessi attivi su c/c bancari e postali realizzati principalmente da RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA e dalla Capogruppo;
- interessi attivi su operazioni pronti contro termine realizzati essenzialmente dalla Capogruppo;
- proventi diversi relativi essenzialmente a interessi attivi sui crediti Iva chiesti a rimborso da parte della Capogruppo e da TAV SpA, a interessi su crediti verso clienti realizzati principalmente da Fercredit SpA e infine a proventi derivanti da interessi di mora su crediti per RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA e sui crediti versi altri per Trenitalia SpA;
- interessi passivi su debiti obbligazionari, relativi ai prestiti sottoscritti dalla Capogruppo con la società Eurofima;
- interessi passivi su debiti verso banche e altri finanziatori sostenuti prevalentemente da TAV SpA, Trenitalia SpA, Fercredit SpA e Ferrovie Real Estate SpA.

La gestione straordinaria presenta un saldo negativo di 580 milioni 332 mila euro per il 2006, con una variazione in diminuzione di 622 milioni 581 mila euro rispetto all'esercizio 2005.

Al riguardo sono da segnalare:

• l'utilizzo del "Fondo Ristrutturazione Industriale" per 21 milioni 291 mila euro da parte di Trenitalia SpA e l'utilizzo del "Fondo oneri per esodi incentivati" per 43 milioni 272 mila euro da parte di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA, e per 1 milione 806 mila euro da parte di Ferservizi SpA; tali proventi si contrappongono agli oneri per esodi incentivati del personale in esubero, iscritti tra i costi straordinari;

• l'utilizzo da parte di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA del fondo integrativo fondo ristrutturazione *ex lege* 448/98 (3 milioni 430 mila euro) che neutralizza le minusvalenze derivanti dalla vendita e dalla radiazione dei cespiti;

• le sopravvenienze attive attribuibili principalmente a RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA (71 milioni 724 mila euro), a Trenitalia SpA (59 milioni 441 mila euro) e a Fercredit SpA (18 milioni 4mila euro);

• nella voce altri proventi straordinari, multe e penalità applicate da Trenitalia SpA (5 milioni 915 mila euro) per ritardi o irregolarità nelle forniture e da RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA (17 milioni 127 mila euro) prevalentemente per l'escussione di polizze fidejussorie prestate a garanzia dell'appalto affidato all'ATI CIR Costruzioni a seguito del recesso della stessa dal contratto;

• oneri per esodi relativi ai costi sostenuti a fronte degli utilizzi segnalati precedentemente, nonché agli accantonamenti effettuati da Trenitalia SpA (276 milioni di euro) e da Rete Ferroviaria Italiana SpA (100 milioni di euro) per adeguare il valore complessivo del Fondo di Ristrutturazione Industriale al costo degli oneri stimati nel Piano Industriale 2007-2011 a fronte del riassetto organizzativo in esso previsto;

• le sopravvenienze passive, riconducibili principalmente a Trenitalia SpA (33 milioni 893 mila euro) ed a RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA (28 milioni 833 mila euro).

5.3 Finanziamenti pubblici ed investimenti

I trasferimenti di risorse da parte dello Stato ed altre istituzioni pubbliche, in conto esercizio e in conto investimento, con esclusione degli importi derivanti dal contratto di servizio, hanno avuto, nel periodo 2004-2006, il seguente andamento:

	Apporti per aumenti di capitale	**Contributi da contratto di programma ricevuti dallo Stato**	**Contributi in c/investimento da Stato**	**Altri**	**Totale apporti e contributi**
					In milioni di Euro
2004	2.664	1.304	182	164	4.314
2005	3.006	1.289	174	360	4.829
2006		902	4.477	416	5.795

Per il 2005 non sono stati compresi nel prospetto 30 milioni 907 mila euro, iscritti tra i debiti, quale anticipazione versata alla Capogruppo dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del Contributo per l'acquisto e la ristrutturazione di materiale rotabile da destinare alle Regioni del Mezzogiorno, per il quale si è in attesa della definizione della titolarità del materiale rotabile acquistato con il contributo in oggetto.

In aggiunta alle riportate somme, è da considerare che per il 2006, con riferimento a quanto previsto nella finanziaria 2007, v'è stato accollo - come già detto - da parte dello Stato, a titolo di contributo per investimenti, della somma di 13 miliardi 58 milioni di Euro (comprensivo degli aggi sui prestiti)[29].

Merita particolare considerazione la circostanza che l'onere per lo Stato, nonostante la riduzione dei contributi e dei corrispettivi per il contratto di programma e per il contratto di servizio per il 2006 – reiteratamente lamentata dal management e segnalata dai collegi dei sindaci - non risulta diminuito, ma notevolmente incrementato.

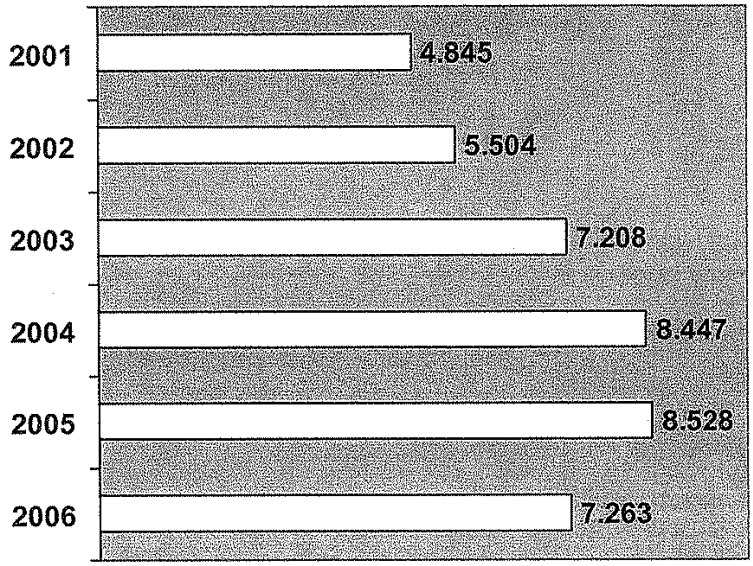
---

[29] Di cui circa 4 miliardi 990 milioni di Euro per RFI e 8 miliardi 68 milioni per TAV. Lo Stato si è assunto il debito per capitale e relativi interessi derivanti dai titoli e dai mutui emessi da Infrastrutture SpA (ora Cassa Depositi e Prestiti) per gli investimenti del sistema Alta Velocità/Alta Capacità.

È, pertanto, vieppiù confermata la rappresentata esigenza di una razionalizzazione dei rapporti economico-finanziari tra Stato e Gruppo FS.

Di contro, gli investimenti del Gruppo nel periodo post-ristrutturazione hanno avuto il seguente andamento:

Investimenti del Gruppo FS



In milioni di Euro

Il Piano Investimenti del Gruppo è stato oggetto di profonda revisione nel corso del 2006, al fine dichiarato di tener conto, da un lato, degli effetti prodotti dalla Legge finanziaria 2006 che ha disposto risorse inferiori rispetto a quelle richieste e dall'altro dell'esigenza di avviare il generale riassetto della società di trasporto.

Nella formulazione dei nuovi programmi, il *management* sottolinea di aver prestato particolare attenzione ai criteri di selettività e di priorità degli interventi individuando le seguenti linee di azione:

- garantire gli interventi di manutenzione straordinaria della rete e degli impianti;
- garantire il proseguimento degli interventi di sicurezza e in particolare delle tecnologie connesse alla sicurezza di terra e di bordo;
- garantire la continuità dei progetti in corso.

Quindi, l'attività del Gruppo Ferrovie dello Stato si è fortemente orientata alla realizzazione delle attività relative agli interventi prioritari e il livello di investimenti raggiunti nel corso del 2006 è stato pari a 7.263 milioni di euro, con una flessione, rispetto all'esercizio 2005 di 1.265 milioni di euro.

Tale ammontare corrisponde al totale degli investimenti tecnici del periodo iscritti nei bilanci delle società del Gruppo (ivi compresa la Capogruppo), al lordo dei contributi in conto impianti ricevuti, così rettificato:

- sono esclusi gli anticipi erogati a fronte delle opere da realizzare;
- sono compresi:

– gli anticipi recuperati, in quanto corrispondenti a opere ormai realizzate;

– le rettifiche per adeguamento delle modalità di rilevazione contabile del leasing al principio internazionale IAS 17 (iscrizione dei beni acquisiti in leasing fra le immobilizzazioni dello stato patrimoniale, da parte del locatario);

– altre rettifiche di consolidamento.

In particolare, il volume degli investimenti relativi all'infrastruttura sia per la rete convenzionale che per la rete Alta Velocità/Alta Capacità è stato complessivamente pari a 6.155 milioni di euro, mentre il volume degli investimenti per il materiale rotabile è stato pari a 968 milioni di euro, finalizzati al miglioramento della qualità dell'offerta e impiegati per l'acquisto, la riqualificazione e l'upgrading tecnologico dei mezzi.

La società RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA, gestore dell'infrastruttura, ha realizzato investimenti per 3.993 milioni di euro destinando:

- il 53% della spesa al mantenimento in efficienza dell'infrastruttura e alle tecnologie, dedicando particolare impegno alla realizzazione di investimenti tecnologici finalizzati all'innalzamento dei livelli di sicurezza e al miglioramento dell'efficienza della gestione della circolazione ferroviaria,
- il 47% della spesa alla realizzazione di opere relative ai grandi progetti infrastrutturali (ammodernamento e potenziamento dei corridoi, aree metropolitane e bacini regionali).

È da evidenziare che, al fine di consentire, in particolare, il completamento degli interventi prioritari relativi alla manutenzione straordinaria dell'infrastruttura e alla sicurezza della circolazione, il Cipe con delibera 159/2005, in attesa della sottoscrizione del Contratto di Programma 2006-2010, (poi avvenuta in data 31 ottobre 2007) ha prorogato per l'anno 2006 il Contratto di Programma 2001-2005.

La società TAV SpA, impegnata nella realizzazione della rete Alta Velocità/Alta Capacità, ha registrato un volume di investimenti di circa 2.162 milioni di euro destinati principalmente alla prosecuzione dei lavori per la realizzazione della linea ad alta velocità Torino-Milano-Napoli[30].

Trenitalia SpA, società di trasporto del Gruppo, ha registrato un volume di investimenti pari a 968 milioni di euro, destinati al miglioramento della qualità dell'offerta al cliente, all'incremento dei livelli di servizio e all'adeguamento tecnologico dei mezzi per la sicurezza della circolazione.

Gli investimenti hanno riguardato in particolare:

- l'Alta Velocità, con la prosecuzione degli interventi sulla flotta ETR per l'utilizzo sulle nuove linee: acquisto di nuove locomotive E404, potenziamento delle locomotive esistenti, politensionamento degli ETR 480, adeguamento degli ETR 480 e 500 al Brand Alta Velocità (14% del totale);
- il trasporto media/lunga percorrenza, con iniziative volte alla elevazione degli standard dei servizi intercity e notte attraverso l'adeguamento dei mezzi di trazione e la riqualificazione delle parco carrozze. Tali interventi hanno permesso, fra l'altro, l'inizio del servizio Eurostar City a dicembre (10% del totale);
- il trasporto locale, con iniziative sia di acquisto sia di revamping finalizzate a migliorare la qualità e il right sizing della flotta nei segmenti di trasporto metropolitano attraverso nuove carrozze Vivalto, ristrutturazione di carrozze doppio piano, regionale e interregionale con nuovi treni Minuetto e la ristrutturazione di carrozze piano ribassato (40% del totale);
- il trasporto merci, caratterizzato da interventi di potenziamento del parco loco trainante e dal revamping dei carri allo scopo di specializzarli per filiera di prodotto (2% del totale);
- l'attrezzaggio delle locomotive con il Sistema Tecnologico di Bordo che integra tutte le tecnologie di bordo treno (SCMT, GSM-R, ERTMS ecc.) con installazione, nell'anno, di 743 apparati (20% del totale);

---

[30] Relativamente alle nuove attivazioni sulla linea Alta Velocità/Alta Capacità è stato:
- pubblicato il bando di gara per la realizzazione degli "scavalchi" del passante in galleria e della nuova stazione Alta Velocità/Alta Capacità di Firenze;
- completato il nuovo ponte sul fiume Po lungo 400 metri e largo 16 metri che rappresenta una delle più importanti opere ferroviarie d'Europa;
- attivata all'esercizio commerciale la tratta Torino-Novara;
- abbattuto l'ultimo diaframma delle due gallerie di 6 km del passante in galleria del nodo di Bologna;
- affidato l'appalto per la realizzazione della stazione di Afragola;
- attivata l'interconnessione di Caserta con la Linea Storica Roma-Napoli via Cassino;
- attivata all'esercizio commerciale, su sede definitiva Alta Velocità, la sub-tratta Prenestina-Salone;
- attivata all'esercizio commerciale, nell'ambito della Tratta Milano-Bologna, la sub-tratta Castelfranco-Lavino.

• la manutenzione e l'adeguamento tecnologico degli impianti di manutenzione rotabili e merci, i progetti di informatica, la ricerca e sviluppo (14% del totale).

Per quanto riguarda i rotabili, sono entrati in esercizio 71 nuovi treni e 241 tra nuove locomotive e carrozze, mentre sono stati riconsegnati all'esercizio dopo interventi di ristrutturazione 20 treni e 629 tra locomotive, carrozze e carri.

La legge finanziaria 2006 (legge 23 dicembre 2005, n. 266) ha introdotto, come rilevato, importanti novità con riferimento alla modalità di finanziamento e di ammortamento dell'infrastruttura, oltre ad aver previsto la capitalizzazione degli oneri finanziari lungo tutta la durata del progetto (durata della concessione).

In dettaglio, la finanziaria 2006 ha previsto:

• all'art. 1 comma 86, che il finanziamento concesso al Gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale a copertura degli investimenti relativi alla rete tradizionale, compresi quelli per manutenzione straordinaria, avviene, a partire dalle somme erogate dal 1 gennaio 2006, a titolo di contributo in conto impianti;

• all'art. 1 comma 87, che il costo complessivo degli investimenti finalizzati alla realizzazione della infrastruttura ferroviaria, comprensivo dei costi accessori e degli altri oneri e spese direttamente riferibili alla stessa nonché, per il periodo di durata dell'investimento e secondo il medesimo profilo di ammortamento dei costi diretti, degli oneri connessi al finanziamento dell'infrastruttura medesima, è ammortizzato con il metodo "a quote variabili in base ai volumi di produzione", sulla base del rapporto tra le quantità prodotte nell'esercizio e le quantità di produzione totale prevista durante il periodo di concessione. Nell'ipotesi di preesercizio, l'ammortamento inizia dall'esercizio successivo a quello di termine del preesercizio. Ai fini fiscali, le quote di ammortamento sono determinate con il decreto del Ministero dell'economia e delle finanze in coerenza con le quote di ammortamento di cui al comma 86.

Per la prosecuzione degli interventi relativi al sistema Alta Velocità /Alta Capacità la legge finanziaria 2006 ha previsto l'erogazione di contributi quindicennali, tramite la Capogruppo Ferrovie dello Stato SpA o società del Gruppo; all' art. 1, comma 84, ha stabilito: contributi quindicennali di 85 milioni di euro a decorrere dal 2006 e di ulteriori 100 milioni di euro a decorrere dal 2007 per la linea Torino-Milano-Napoli; un ulteriore contribuito quindicennale di 15 milioni di euro a decorrere dal 2006 per le linee Milano-Genova e Milano-Verona (incluso il Nodo di Verona).

Nelle more della definizione delle modalità di attivazione delle risorse assegnate con la finanziaria citata, è intervenuto il decreto-legge n. 223 del 4 luglio 2006 (convertito con legge n. 248 del 4 agosto 2006), che ha previsto la concessione di un contributo in conto impianti nel limite massimo di 1,8 miliardi di euro a favore di Ferrovie dello Stato SpA o società del Gruppo. Nel corso dell'esercizio il contributo è stato interamente incassato (1.430 milioni di euro a favore di TAV SpA e il residuo a favore di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA).

A dicembre 2006, inoltre, sono stati incassati 100 milioni di euro come prima annualità del contributo quindicennale previsto, nella misura di 85 milioni di euro per la linea Torino-Milano-Napoli e di 15 milioni di euro per il resto del sistema Alta Velocità/Alta Capacità.

Si evidenzia che, con riferimento alle restanti quote annue dei contributi quindicennali, a seguito dell'emanazione del decreto del MEF n. 123000 del 7 dicembre 2006, Ferrovie dello Stato SpA ha stipulato, attraverso la sottoscrizione di un contratto di mutuo, un'operazione di attualizzazione, a seguito della quale sono stati incassati, in data 29 dicembre 2006, circa 2.179 milioni di euro, di cui 1.062 milioni di euro per il progetto Alta Velocità/Alta Capacità.

La legge 27 dicembre 2006, n. 296 (finanziaria 2007) ha modificato la destinazione dei contributi quindicennali previsti dalla finanziaria 2006, sostituendo il citato comma 84 dell'art. 1 con il seguente disposto: "*..sono concessi... a Ferrovie dello Stato SpA o a società del gruppo contributi quindicennali di 100 milioni di euro annui a decorrere dal 2006 per la prosecuzione degli interventi relativi al sistema alta velocità/alta capacità Torino-Milano-Napoli e di 100 milioni di euro annui a decorrere dal 2007 a copertura degli investimenti relativi alla rete tradizionale dell'infrastruttura ferroviaria nazionale*".

Altre novità introdotte dalla finanziaria 2007, con effetti, in particolare, per il sistema Alta Velocità/Alta Capacità, hanno riguardato l'accollo del debito verso Cassa Depositi e Prestiti da parte dello Stato, di cui si è già detto, e la liquidazione del patrimonio separato di Infrastrutture SpA (art. 1, comma 966).

All'art. 1 comma 969 è stato anche statuito che i criteri e le modalità di assunzione da parte dello Stato degli oneri di cui al comma 966, e della liquidazione del patrimonio separato di cui al comma 967 sono determinati con uno o più decreti di natura non regolamentare del Ministro dell'Economia e delle Finanze. Il decreto che ha indicato dette modalità applicative è stato adottato il 27 dicembre 2007.

In futuro gli investimenti del sistema Alta Velocità/Alta Capacità saranno finanziati dal mercato con la garanzia dei ricavi derivanti dallo sfruttamento economico delle linee della Alta Velocità/Alta Capacità stessa. Infatti così come sopra indicato, l'accollo da parte dello Stato dell'intero debito di Cassa Depositi e Prestiti in essere con conseguente liquidazione del patrimonio separato, consentirà di liberare i suddetti ricavi – precedentemente a garanzia di tale debito – permettendo il loro utilizzo a garanzia dei nuovi finanziamenti da reperire sul mercato dei capitali.

Il finanziamento dell'infrastruttura è avvenuto anche attraverso i flussi generati dalla vendita del patrimonio immobiliare non strumentale all'esercizio ferroviario da parte di Ferrovie Real Estate SpA. Infatti, così come previsto dalla normativa, una quota di utili di Ferrovie Real Estate SpA, pari a 50 milioni di euro, è stato distribuito, nel 2006, all'unico socio Ferrovie dello Stato SpA che, a sua volta, ha deliberato l'aumento di capitale sociale per pari importo in RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA (nel 2005 erano stati distribuiti 30 milioni di euro).

Peraltro, si evidenzia che il decreto-legge 3 ottobre 2006, n. 262, convertito dalla legge 24 novembre 2006, n. 286, con riferimento agli "Immobili non strumentali alla gestione caratteristica dell'impresa ferroviaria" ha previsto l'eliminazione del terzo periodo dell'articolo 1, comma 6-bis, del decreto-legge 25 settembre 2001, n. 351 (convertito, con modificazioni, dalla Legge 23 novembre 2001, n. 410), sopra citato secondo il quale le risorse economico-finanziarie derivanti dalle dismissioni, effettuate direttamente ai sensi del comma medesimo, sono impiegate da RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA in investimenti relativi allo sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria e, in particolare, al miglioramento della sicurezza dell'esercizio.

Con riferimento al finanziamento del materiale rotabile la Capogruppo evidenzia che esso avviene principalmente tramite:

- emissione di prestiti obbligazionari da parte di Ferrovie dello Stato SpA, interamente sottoscritti da Eurofima;
- finanziamenti attraverso il sistema bancario.

5.4 Stato patrimoniale consolidato

Le voci componenti lo stato patrimoniale consolidato risultano dalla tabella che segue e che trova analitico esame e commento nella nota integrativa elaborata dalla Capogruppo.

Ci si sofferma su taluni elementi che appaiono di particolare significatività.

		2004	2005	2006
	ATTIVO			
A.	**CREDITI VERSO SOCI**	**112.000**	**112.000**	**330.050**
B.	**IMMOBILIZZAZIONI**			
I	Immobilizzazioni immateriali	888.570.903	1.010.410.065	1.107.648.065
II	Immobilizzazioni materiali	77.348.959.097	83.294.847.972	71.905.399.508
III	Immobilizzazioni finanziarie	491.495.024	652.631.796	596,683,737
	di cui Partecipazioni	*432.896.122*	*450.521.385*	*500.104.840*
	Crediti verso imprese collegate	*1.115.000*		
	Crediti verso altri	*57.483.902*	*201.319.880*	*93.663.636*
	Altri titoli		*790.531*	*2.915.261*
		78.729.025.024	**84.957.889.833**	**73.609.731.310**
C.	**ATTIVO CIRCOLANTE**			
I	Rimanenze	2.154.950.939	1.706.164.798	1.624.138.231
II	Crediti	8.776.299.752	9.463.259.936	9.469.503.690
III	Attività finanziarie	12.967.209	12.110.145	13.824.680
IV	Disponibilità liquide	2.049.584.097	1.482.139.160	2.848.679.905
		12.993.801.997	**12.663.674.039**	**13.956.146.506**
D.	**RATEI E RISCONTI**	**95.070.838**	**73.815.872**	**26.010.689**
	TOTALE ATTIVO	**91.818.009.859**	**97.695.491.744**	**87.592.218.555**
	PASSIVO			
A.	**PATRIMONIO NETTO**			
I	Capitale sociale	35.784.870.557	38.790.425.485	38.790.425.485
IV	Riserva legale	10.423.539	10.423.539	10.423.539
VII	Altre riserve	33.801.460	33.967.332	32.834.539
	di cui Contributi per incrementi patrimoniali	*2.711.971*	*2.711.971*	*2.796.604*
	Riserve straordinarie	*27.896.982*	*27.896.982*	*27.896.982*
	Riserve di consolidamento	*1.505.191*	*2.052.392*	*2.758.957*
	Riserve da differenza di traduzioni	*1.687.316*	*1.305.987*	*(618.004)*
VIII	Utili portati a nuovo	211.935.332	80.100.221	(392.172.079)
IX	Utile dell'esercizio	(131.643.222)	(472.202.683)	(2.119.339.599)
	Capitale e riserve di terzi	82.205.145	89.347.775	117.349.991
	Utile di terzi	6.963.034	7.221.997	3.859.028
		35.998.555.845	**38.539.283.666**	**36.443.380.904**
B.	**FONDI PER RISCHI E ONERI**			
	Per trattamento di quiescenza e obblighi simili	2.802.425	2.722.403	2.628.972
	Per imposte, anche differite	3.662.935	48.337.431	26.015.250
	Fondo ristrutturazione industriale	120.130.813	59.368.669	314.077.805
	Fondo ristrutturazione ex lege 448/98 e relativo fondo integrativo	23.403.287.059	22.487.937.318	23.940.595.906
	Fondo ristrutturazione settore Cargo			320.000.000
	Fondo rettifica valore cespiti	728.684.255		
	Fondo manutenzione ordinaria ed interessi intercalari	4.243.191.538	4.243.191.538	2.323.000.000
	Altri	2.024.601.602	1.923.899.095	1.985.604.435
		30.526.360.627	**28.765.456.454**	**28.911.922.368**
C.	**TFR LAVORO SUBORDINATO**	**3.230.601.557**	**3.258.174.652**	**3.317.141.721**
D.	**DEBITI**			
1	Obbligazioni	892.400.000	1.492.400.000	2.092.400.000
3	Debiti verso soci per finanziamenti	316.203	76.591	0
4	Debiti verso banche	8.615.388.438	6.117.345.177	7.246.220.669
5	Debiti verso altri finanziatori	6.494.242.665	12.702.419.467	2.688.697.297
6	Acconti	102.774.864	477.382.334	1.163.218.508
7	Debiti verso fornitori	3.466.971.434	3.695.271.976	3.435.244.728
9	Debiti verso imprese controllate	2.857	6.712	2.893
10	Debiti verso imprese collegate	124.116.212	158.104.241	149.200.560
12	Debiti tributari	171.930.962	144.606.901	159.137.732
13	Debiti verso ist. di previdenza e sicurezza sociale	428.178.758	413.729.682	408.285.726
14	Altri debiti	1.202.828.080	1.285.523.161	1.071.101.800
		21.499.150.473	**26.486.866.242**	**18.413.509.913**
E.	**RATEI E RISCONTI**	**563.341.357**	**645.710.730**	**506.263.649**
	TOTALE PASSIVO	**91.818.009.859**	**97.695.491.744**	**87.592.218.555**

I crediti verso soci riguardano i versamenti ancora dovuti e ammontano a 112 mila Euro per il 2005 ed a 330 mila euro per il 2006, con un incremento di 218 mila euro attribuibile all'aumento del capitale sociale deliberato dalla Ferport Srl in data 11 luglio 2006. La parte residuale è relativa a Italcertifer Scpa.

Nelle immobilizzazioni rilevano anzitutto gli investimenti – sui quali si è già riferito - che ammontano a 8 miliardi 527 milioni 541 mila euro per il 2005[31] ed a 7 miliardi 263 milioni 523 mila euro per l'esercizio 2006, così determinati:

- incremento immobilizzazioni immateriali per 100 milioni 382 mila euro, esclusa la differenza da consolidamento, al lordo dei contributi in conto impianti per 18 milioni 369 mila euro;
- incremento immobilizzazioni materiali per 7 miliardi 138 milioni 365mila euro, al lordo dei contributi in conto impianti per 4 miliardi 138 milioni 434mila euro;
- decremento per gli acconti versati nel periodo per 203 milioni 832 mila euro;
- incremento per gli anticipi recuperati nel periodo per 228 milioni 608mila euro.

Le immobilizzazioni immateriali raggiungono 1 miliardo 107 milioni 648 mila Euro per il 2006 con una diminuzione di 97 milioni 238 mila rispetto all'esercizio 2005.

Nella nota integrativa sono riportate le analisi delle variazioni del "Costo originario", del "Fondo ammortamenti e svalutazioni" e dei "Valori netti", con spiegazione anche di diverse allocazioni e riclassifiche cui si è proceduto.

La voce "Costi di ricerca, sviluppo e pubblicità" comprende progetti e studi di utilità pluriennale, riconducibili essenzialmente alle società RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA (18 milioni 443 mila euro) e Trenitalia SpA (7 milioni 918 mila euro).

La voce "Concessioni, licenze, marchi e diritti simili" accoglie principalmente i costi sostenuti dalla Capogruppo per la realizzazione del software relativo al sistema informativo di Gruppo (28 milioni 501 mila euro) e dalle società RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA (110 milioni 768 mila euro) per l'implementazione dei sistemi informativi già in uso e Trenitalia SpA (91 milioni

[31] Gli investimenti dell'esercizio 2005 risultano determinati da: incremento immobilizzazioni immateriali, esclusa la differenza di consolidamento, per 167.661 mila euro, al lordo dei contributi in conto impianti per 425 mila euro; incremento immobilizzazioni materiali per 8.092.600 mila euro, al lordo dei contributi in conto impianti per 286.612 mila euro; al netto degli acconti versati nell'esercizio per 40.479 mila euro; al lordo degli anticipi recuperati nell'esercizio per 307.760 mila euro.

851 mila euro) per le attività connesse alla realizzazione della nuova infrastruttura ICT e dei progetti informatici principalmente a supporto delle aree marketing, vendita e manutenzione.

Le immobilizzazioni materiali passano dagli 83 miliardi 294 milioni 847 mila Euro del 2005 ai 71 miliardi 905 milioni 399 mila euro, con una variazione in diminuzione di 11 miliardi 318 milioni 824 mila euro.

Anche per tale posta, la nota integrativa riporta le analisi delle variazioni del "Costo originario", del "Fondo ammortamenti e svalutazioni" e dei "Valori netti".

Può segnalarsi che dalla nota integrativa relativa al bilancio 2006 risulta che gli ammortamenti imputati nel periodo sono stati calcolati su tutti i cespiti ammortizzabili al 31 dicembre 2006, applicando le stesse aliquote adottate nell'esercizio precedente, ad esclusione dell'infrastruttura ferroviaria e portuale, i cui ammortamenti sono stati calcolati in base ai nuovi criteri di calcolo illustrati nella sezione relativa ai criteri di valutazione.

L'effetto sul conto economico dell'applicazione del nuovo criterio di calcolo degli ammortamenti è pari a 594 milioni 357 mila euro. Il diverso calcolo non ha effetto sul risultato di esercizio, poiché gli ammortamenti sono interamente neutralizzati dall'utilizzo del fondo integrativo del fondo ristrutturazione.

Inoltre, per la rete AV/AC, RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA ha tenuto conto di quanto previsto dalla Legge Finanziaria 2006 che prevede l'inizio della rilevazione degli ammortamenti a partire dal periodo successivo a quello in cui viene effettuato il pre-esercizio; pertanto, nell'esercizio 2006 non ha effettuato alcuna imputazione degli ammortamenti relativi al sistema AV/AC. Nella nota si precisa comunque che, stante la contenuta operatività in questa fase iniziale di attività dell'AV/AC, la stima dei teorici ammortamenti 2006 conduce a impatti relativamente non significativi per il periodo in esame (15 milioni 322 mila euro).

Si precisa che il valore del costo ammortizzato di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA nel 2006 è pari a circa 25 miliardi di euro e ha tenuto conto del valore residuo dei terreni pari a circa 13 miliardi di euro, di quello del corpo stradale pari a circa 11 miliardi di euro e del costo netto dell'AV/AC, pari a circa 4 miliardi di euro, che nel 2006 è in pre-esercizio.

Infine, sempre a seguito della nuova modalità di calcolo degli ammortamenti dell'infrastruttura ferroviaria, RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA ha operato una riclassifica di 41 milioni 62 mila euro dal fondo svalutazione della voce "Immobilizzazioni in corso" al fondo ammortamento della voce "Terreni, fabbricati, infrastruttura ferroviaria e portuale". Il fondo svalutazione includeva

gli stanziamenti effettuati negli esercizi precedenti, in luogo degli ammortamenti, per i beni già in esercizio ma ancora inclusi tra le "Immobilizzazioni in corso", in attesa del completamento delle necessarie formalità tecnico-amministrative.

Nella nota integrativa viene formalmente attestato che al 31 dicembre 2006 le immobilizzazioni materiali non risultano gravate da ipoteche o privilegi, con l'esclusione degli alloggi di proprietà di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA, da alienare ai sensi della legge n.560/93, per i quali, sulla base di un piano di dismissione, in aderenza alla legge citata, è proseguita l'attività di vendita, avviata nel 1995, ai dipendenti aventi diritto, e con l'eccezione di una parte del materiale rotabile di Trenitalia SpA dato in pegno a Eurofima, come indicato nei conti d'ordine.

Le immobilizzazioni finanziarie sono pari nel 2006 a 596 milioni 684 mila euro con una variazione in diminuzione di 55 milioni 947 mila Euro rispetto al 31 dicembre 2005. In tale ambito le Partecipazioni ammontano complessivamente a 500 milioni 105 mila euro con una variazione di 59 milioni 663 mila Euro rispetto a quelle indicate nel consolidato 2005.

I crediti delle immobilizzazioni finanziarie ammontano complessivamente a 93 milioni 664 mila euro, con una variazione in diminuzione di 108 milioni 206 mila euro rispetto al 31 dicembre 2005.

L'attivo circolante passa dai 12 miliardi 663 milioni 674 mila Euro del 2005 ai 13 miliardi 956 milioni 146 mila Euro del 2006.

Le rimanenze, al netto del fondo svalutazione, ammontano a 1 miliardo 624 milioni 138 mila Euro con una variazione in diminuzione di 82 milioni 27 mila Euro rispetto al 31 dicembre 2005.

La posta crediti ammonta a 9 miliardi 469 milioni 504 mila euro con una variazione in aumento di 6 milioni 344 mila euro rispetto al valore indicato nello stato patrimoniale consolidato al 31 dicembre 2005.

I crediti da contratto di servizio passano da 1 miliardo 373 milioni 185 mila Euro del 2005 ad 1 miliardo 190 milioni 427 mila del 2006, con una riduzione di 287 milioni 993 mila Euro.

La voce si riferisce interamente a Trenitalia SpA per i crediti verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze e verso le Regioni a Statuto ordinario per Contratto di servizio pubblico. Il suo decremento è connesso principalmente ad un decremento dei crediti verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze, a seguito del pagamento di 796 milioni 978 mila euro parzialmente compensato dai crediti maturati per i servizi resi nel 2006 (366 milioni 933 mila euro) e ad un incremento di 168 milioni 739 mila Euro dei crediti verso alcune Regioni a

Statuto Ordinario a causa della riduzione dei pagamenti da esse effettuati per i Contratti di Servizio pubblico.

La Società segnala che, a seguito della mutata natura da contributo a corrispettivo, di quanto riconosciuto dallo Stato a fronte dei Contratti di Servizio Pubblico 2004-2006, i crediti vantati da Trenitalia SpA verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze per Contratto di Servizio Pubblico sono stati iscritti, nel 2006, alla voce "Crediti da Contratto di Servizio" mentre negli esercizi precedenti erano iscritti alla voce "Crediti verso altri".

Notevole l'importo dei crediti tributari che sono pari a 3 miliardi 637 milioni 488 mila euro, per il 2006, e riguardano principalmente crediti IVA (3 miliardi 414 milioni 140 mila Euro).

Il Patrimonio netto, incrementatosi nel 2005 rispetto al 2004, fino a pervenire ad un valore di 38 miliardi 539 milioni 284 mila, scende, nel 2006, a 36 miliardi 443 milioni 381 mila Euro.

Nei prospetti che seguono è riportata la movimentazione del patrimonio netto di Gruppo nel periodo in esame.

Prospetto dei movimenti nelle voci di patrimonio netto di gruppo

(importi in migliaia di euro)

Composizione patrimonio netto	Saldo al 31.12.2004	Destinazione del risultato d'esercizio	Altre variazioni			Risultato d'esercizio	Saldo al 31.12.2005
			Incrementi	Decrementi	Altre variazioni		
Capitale	35.784.871		3.005.555				38.790.426
Riserva legale	10.424						10.424
Altre riserve							
Riserva straordinaria	27.897						27.897
Contributi della U.E. e di Enti pubblici	2.712						2.712
Riserva da differenze da traduzione	1.687	0	0	**(381)**	0	0	1.306
Riserva da consolidamento	1.505	0	547	0	0	0	2.052
Utili (perdite) a nuovo e altre riserve	211.935	(131.643)	0	0	(192)	0	80.100
Utile (perdita) dell'esercizio	(131.643)	(131.643)	0	0	0	(472.203)	(472.203))
Totale	**35.909.388**	**0**	**3.006.102**	**(381)**	**(192)**	**(472.203)**	**38.442.714**

(importi in migliaia di euro)

Composizione patrimonio netto	Saldo al 31.12.2005	Destinazione del risultato d'esercizio	Altre variazioni			Risultato d'esercizio	Saldo al 31.12.2006
			Incrementi	Decrementi	Riclassifiche		
Capitale	38.790.425						38.790.425
Riserva legale	10.424						10.424
Altre riserve Riserva straordinaria	27.897						27.897
Contributi della U.E. e di Enti pubblici	2.712		85				2.797
Riserva da differenze da traduzione	1.306			(1.924)			(618)
Riserva da consolidamento	2.052		707				2.759
Utili (perdite) a nuovo e altre riserve	80.100	(472.203)			(69)		(392.172)
Risultato d'esercizio	(472.203)	472.203				(2.119.340)	(2.119.340)
Totale	**38.442.713**	**0**	**792**	**(1.924)**	**(69)**	**(2.119.340)**	**36.322.172**

Il capitale sociale del Gruppo, che riflette quello della Capogruppo, ammonta, al 31 dicembre 2006, a 38 miliardi 790 milioni 425 mila euro e non ha subito variazioni rispetto all'esercizio 2005.

La riserva legale è pari a 10 miliardi 424 mila euro per entrambi gli esercizi.

La riserva da contributi della UE e di Enti pubblici è stata incrementata per l'inclusione nell'area di consolidamento della società Cemat SpA.

La riserva di consolidamento passa da 2.052 mila euro a 2.759 mila euro e si incrementa per effetto dell'acquisizione dell'ulteriore quota di partecipazione da parte di FS Cargo SpA nel capitale della Cemat SpA che ha comportato l'inclusione nell'area di consolidamento della SGT SpA (121 mila euro) e il consolidamento con il metodo del patrimonio netto delle collegate Padova Container Service Srl (272 mila euro), Eurogateway Srl (174 mila euro), T.R.W. SA (136mila euro) e Novatrans Srl (2 mila euro).

La riserva da differenze di traduzione risulta negativa per 618 mila euro, subendo una diminuzione di 1 milione 924 mila euro, dovuta alla fluttuazione del cambio del franco svizzero per le società Cisalpino AG e TILO SA.

Il valore degli utili (perdite) a nuovo riflette sostanzialmente le perdite e gli utili riportati a nuovo delle società consolidate nonché le rettifiche di consolidamento emerse nei precedenti esercizi.

Prospetto di raccordo tra il bilancio di esercizio delle Ferrovie dello Stato S.p.a. ed il bilancio consolidato relativamente al risultato di esercizio e al patrimonio netto

(migliaia di euro)

BILANCIO CONSOLIDATO	2004		2005		2006	
	Patrimonio netto	Risultato d'esercizio	Patrimonio netto	Risultato d'esercizio	Patrimonio netto	Risultato d'esercizio
Bilancio Ferrovie dello Stato S.p.a.	**35.648.487**	**(344.854)**	**38.109.772**	**(544.271)**	**36.172.290**	**(1.937.482)**
- Utili/perdite delle partecipate consolidate dopo l'acquisizione al netto dei dividendi e delle svalutazioni:						
- Quota di competenza del gruppo degli utili/perdite dell'eserc. e di quelli precedenti	12.821	(115.165)	(534.911)	(502.867)	(1.792.135)	(2.096.680)
- Elisione svalutazione partecipazioni	384.315	333.585	942.354	566.491	2.007.773	1.984.219
- Storno dividendi	(5.029)	(20.718)	(5.029)	(52.899)	(5.029)	(91.326)
Totale	**392.107**	**197.702**	**402.414**	**10.725**	**210.608**	**(203.786)**
- Altre rettifiche di consolidamento:						
- Valutazione a patrimonio netto delle partecipazioni in imprese non consolidate e collegate	5.416	19.259	13.285	7.719	12.512	10.079
- Storno utili/perdite infragruppo	(201.982)	(53.224)	(229.544)	(27.505)	(289.982)	(60.415)
- Ammortamento differenza di consolidamento	(45.387)	(3.825)	(45.415)	(29)	(49.096)	(1.928)
- Storno imposte da consolidato fiscale	56.362	56.362	129.531	73.169	208.432	78.901
- Altre	48.481	(3.062)	56.601	7.989	52.470	(4.709)
Totale	**(137.110)**	**15.509**	**(75.542)**	**61.343**	**(65.664)**	**21.928**
- Riserve per contributi da Enti pubblici ricevuti da Società consolidate	2.712	-	2.712		2.797	
- Riserve di consolidamento	1.506	-	2.052		2.759	
- Riserve da differenze di traduzione	1.687		1.306		(618)	
Patrimonio netto di Gruppo	**35.909.388**	**-131.643**	**38.442.714**	**(472.203)**	**36.322.172**	**(2.119.340)**
Patrimonio netto di competenza di terzi (escluso utile/perdita)	82.205		89.348		117.350	
Utile/perdita di competenza di terzi	6.963	6.963	7.222	7.222	3.859	3.859
Patrimonio netto di terzi	**89.168**	**6.963**	**96.570**	**7.222**	**121.209**	**3.859**
Totale Patrimonio netto consolidato	**35.998.556**	**(124.680)**	**38.539.284**	**(464.981)**	**36.443.381**	**(2.115.481)**

I Fondi per rischi ed oneri ammontano a 28 miliardi 765 milioni 456 mila Euro per il 2005 ed a 28 miliardi 911 milioni 922 mila euro per il 2006 con una variazione in aumento di 146 milioni 466mila Euro.

Il Fondo per trattamento di quiescenza e obblighi simili è pari a 2 milioni 722 mila Euro per il 2005 ed a 2 milioni 629 mila euro per il 2006 e si riferisce al fondo costituito da SITA SpA a titolo di fondo integrativo TFR e fondo per collocamento in quiescenza ai fini dell'incentivazione all'esodo anticipato del personale.

Il Fondo ristrutturazione industriale è stato costituito nel bilancio 1993 dall'allora Capogruppo Ferrovie dello Stato SpA – Società di Trasporti e Servizi per Azioni (ora RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA), con apporti dello Stato per 1.807.599 mila euro, a fronte degli oneri previsti nel piano di investimenti che la stessa Capogruppo si era impegnata a realizzare con il Contratto di Programma 1993. Negli esercizi successivi il Fondo è stato in larga parte utilizzato a fronte di detti oneri.

Nel corso del 2000, parte del fondo, pari a 300 milioni 980 mila euro, è stato trasferito con la cessione di ramo d'azienda a Trenitalia SpA la quale ha anche provveduto a incrementarlo di 427 milioni 847 mila euro con l'attribuzione di parte della differenza tra il prezzo d'acquisto del Ramo d'Azienda e il suo maggiore patrimonio netto contabile.

Attualmente residua la quota del fondo di pertinenza di Trenitalia SpA e include la previsione di spesa necessaria per eseguire il Piano Industriale e la riorganizzazione che ne consegue. Nel corso dell'esercizio 2006 è stato utilizzato per 21 milioni 291 mila euro a fronte degli oneri per incentivi agli esodi sostenuti nel periodo e integrato per 276 milioni di euro a fronte degli oneri futuri.

Il Fondo di ristrutturazione *ex lege* n. 448/98 fu costituito in attuazione dell'art. 43, comma 5, della legge 448/98, e in conformità a quanto deliberato dall'Assemblea Ordinaria e Straordinaria dell'allora Capogruppo Ferrovie dello Stato - Società di Trasporti e Servizi per Azioni (ora RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA) del 14 giugno 1999, per complessivi 26 miliardi 38 milioni 86 mila euro, di cui 9 miliardi 188 milioni 941 mila euro già riflessi nel bilancio al 31 dicembre 1998, nei limiti delle riserve esistenti, e 16 miliardi 849 milioni 145 mila euro stanziati nel corso dell'esercizio 1999 a fronte di pari diminuzione del capitale sociale e, marginalmente, di residue riserve.

A valere sugli esercizi dal 1998 al 2001 tale fondo è stato utilizzato, come consentito dal DPR 277/98, per complessivi 3 miliardi 909 milioni 15 mila euro, a

fronte delle quote annuali di ammortamento relative ai beni del ramo d'azienda Infrastruttura.

È stato inoltre utilizzato:

• nell'esercizio 2000 per la copertura della minusvalenza di 2 miliardi 742 milioni 386 mila euro sul compendio aziendale costituente "l'Azienda Trasporto" accertata in sede di cessione dello stesso da parte dell'allora Ferrovie dello Stato SpA – Società di Trasporti e Servizi per azioni (ora RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA) alla società controllata Trenitalia SpA;

• nell'esercizio 2001 per fronteggiare i maggiori oneri (109 milioni 636 mila euro) derivati a RFI – Rete Ferroviaria Italiana SpA dagli esodi incentivati non coperti dal fondo ristrutturazione industriale, ora azzerato.

Tali utilizzi del fondo sono stati effettuati in conformità alle modalità stabilite dalla ricordata Assemblea ordinaria del 14 giugno 1999 e successive delibere e previa specifica autorizzazione dell'azionista in sede assembleare.

Al 31 dicembre 2006 il fondo di ristrutturazione *ex lege* 448/98 è pari a 19 miliardi 277 milioni 49 mila Euro.

Il relativo fondo integrativo è stato costituito in sede di recepimento nel bilancio al 31 dicembre 2002 delle valutazioni peritali del patrimonio economico di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA.

Nell'esercizio 2005 è stato incrementato per 51 milioni 27 mila euro a seguito della scissione di Ferrovie Real Estate SpA in data 25 luglio 2005. Nell'esercizio 2006 è stato oggetto di una riclassifica positiva dal fondo interessi intercalari per 1 miliardo 920 milioni 192 mila euro.

Nel biennio in esame è stato utilizzato, analogamente agli esercizi 2002, 2003 e 2004, per far fronte agli oneri derivanti dagli ammortamenti, dalle svalutazioni dei cespiti e dalle minusvalenze relative ai cespiti stessi.

Dal prospetto che segue risultano consistenza ed utilizzi, dal 2002 in poi, del Fondo istituito sulla base della legge n. 448 del 1998 e del relativo Fondo integrativo.

	Fondo *ex lege* 448/98	Fondo integrativo
Saldo al 31.12.2002	**19.277.049**	**8.853.719**
Utilizzi		
-relativi ad ammortamenti		(1.930.689)
-relativi a decrementi per beni destinati alla vendita		(916.000)
Saldo al 31.12.2003	**19.277.049**	**6.007.030**
Utilizzi		
-relativi ad ammortamenti		(1.829.968)
-relativi a minusvalenze		(50.824)
Saldo al 31.12.2004	**19.277.049**	**4.126.238**
Incremento da scissione di Ferrovie Real Estate SpA		51.027
Utilizzi		
-relativi ad ammortamenti		(958.398)
-relativi a minusvalenze		(7.979)
Saldo al 31.12.2005	**19.277.049**	**3.210.888**
Utilizzi		
-relativi ad ammortamenti		(454.770)
-relativi a minusvalenze		(12.763)*
Riclassifiche		1.920.192
Saldo al 31.12.2006	**19.277.049**	**4.663.547**

In migliaia di Euro

*Con riferimento alle minusvalenze coperte dal fondo nel 2006, FS precisa che 3 milioni 430 mila euro derivano da radiazioni di cespiti e 9 milioni 333 mila euro sono destinati alla copertura delle minusvalenze ordinarie.

Il Fondo oneri di manutenzione ordinaria e interessi intercalari passa da 4 miliardi 243 milioni 191 mila Euro del 2005 a 2 miliardi 323 milioni del 2006, in quanto nel corso dell'esercizio, la quota parte relativa al fondo interessi intercalari è stato riclassificato – come già notato - per l'intero ammontare, pari a 1 miliardo 920 milioni 192 mila euro, al Fondo Integrazione Fondo di ristrutturazione *ex lege* 448/98.

Al 31 dicembre 2006 rimane pertanto la quota del fondo a copertura di oneri di manutenzione ordinaria per un ammontare complessivo di 2 miliardi 323 milioni di euro.

Il Fondo per altri rischi e oneri raggiunge nel 2006 l'importo di 1 miliardo 985 milioni 604 mila Euro (da 1 miliardo 923 milioni 899 mila Euro del 2005). Dei vari fondi componenti di rilievo quello per il Contenzioso nei confronti del

personale e dei terzi (958 milioni 834 mila Euro nel 2006) ed il Fondo oneri e perdite beni patrimoniali (453 milioni 437 mila Euro nel 2006).

Il primo si riferisce al contenzioso nei confronti del personale e di terzi.

Per il personale l'ammontare dei possibili oneri accantonati è da porre in relazione alle contestazioni in essere e alle cause attivate presso le competenti sedi, riguardanti essenzialmente rivendicazioni economiche e di carriera, nonché il risarcimento dei danni subiti per malattie professionali.

Per quanto riguarda i terzi, si tratta essenzialmente di contenzioso in essere nei confronti di fornitori per appalti di opere, servizi e forniture, nonché di contenzioso potenziale relativo a riserve avanzate dai fornitori.

Il Fondo oneri per esodi incentivati, costituito a fronte degli oneri previsti per incentivare l'esodo anticipato del personale, è stato utilizzato principalmente da RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA per 43 milioni 272 mila euro e da Ferservizi SpA per 1 milione 806 mila euro per gli oneri sostenuti nell'esercizio. Tale fondo è stato incrementato da RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA per far fronte alle nuove esigenze previste dal Piano Industriale 2007-2011 (100 milioni di euro), dalla Capogruppo in relazione al piano di risoluzioni del rapporto di lavoro programmato nel 2006 per il 2008 (5.500 mila euro) e da Sita SpA (200 mila euro) per far fronte agli esodi previsti per i prossimi anni.

Nell'anno 2006, tale fondo si è incrementato di 26 milioni 38 mila euro, a seguito della riclassifica operata da RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA per una più corretta attribuzione degli oneri da sostenere per gli esodi agevolati, in quanto, negli esercizi precedenti, tale fondo era stato utilizzato a copertura del contenzioso lavoro.

Il Fondo trattamento fine rapporto lavoro subordinato ammonta a 3 miliardi 317 milioni 142 mila euro, con un incremento di 58 milioni 967 mila euro rispetto al 31 dicembre 2005.

I debiti ammontano a 18 miliardi 413 milioni 510 mila euro con una variazione in diminuzione di 8 miliardi 73 milioni 356 mila euro rispetto al 31 dicembre 2005.

In incremento di 1 miliardo 128 milioni 875 mila la voce Debiti verso banche, che raggiunge nel 2006 i 7 miliardi 246 milioni 220 mila euro.

I Debiti verso altri finanziatori sono scesi nel 2006 a 2.688.697 mila euro da 12 miliardi 702 milioni 419 mila Euro.

Sulla riduzione ha avuto effetto l'accollo disposto dalla legge finanziaria del 2007 – di cui si è già detto - da parte dello Stato, del debito relativo al programma di finanziamento del progetto Alta Velocità/Alta Capacità per capitale

e relativi interessi, concesso dalla Cassa Depositi e Prestiti (già Infrastrutture SpA).

La Cassa Depositi e Prestiti (già Infrastrutture SpA) aveva erogato complessivamente finanziamenti a TAV SpA per 8 miliardi 8 milioni 333 mila euro ed a RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA per 4 miliardi 941 milioni 677 mila euro, per un totale di 12 miliardi 950 milioni di euro.

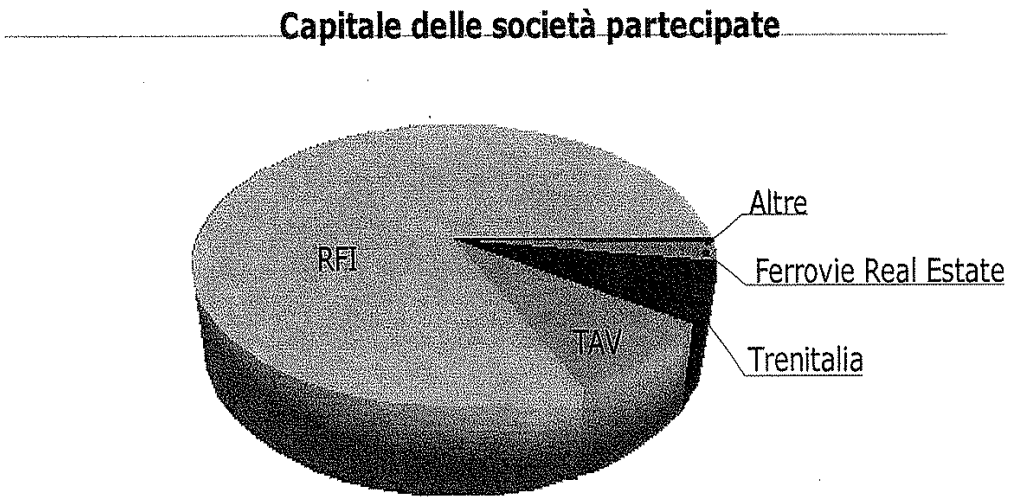
Tali finanziamenti, come più volte segnalato, si sono decrementati per l'intero importo a seguito dell'accollo da parte dello Stato, secondo quanto previsto nella Legge Finanziaria del 2007.

5.5 L'andamento della gestione di Rete Ferroviaria italiana (RFI) SpA, di Trenitalia SpA e delle principali società del Gruppo

Si forniscono qui di seguito elementi - desunti dalla relazione sulla gestione di Ferrovie dello Stato SpA sul bilancio di esercizio e consolidato – relativi ai risultati delle principali Società del Gruppo per i vari settori di intervento.

Per la Capogruppo Ferrovie dello Stato S.p.A. si riferisce nello specifico capitolo 6.

È da segnalare che le tre maggiori società del gruppo, RFI, Trenitalia e TAV, concentrano più del 97% del capitale del Gruppo e sono titolari delle funzioni fondamentali e strategiche del Gruppo.



RFI (Rete ferroviaria italiana) S.p.A. è la Società del Gruppo Ferrovie dello Stato preposta alla gestione dell'infrastruttura. In base al Decreto del Ministro dei Trasporti e della Navigazione 138 – T del 31 ottobre 2000, la Società gestisce in regime di concessione l'infrastruttura ferroviaria nazionale. Tale concessione è stata rilasciata per la durata di 60 anni.

RFI è proprietaria dell'infrastruttura in parte riveniente dall'ex Ente pubblico (e costituente parte del patrimonio dell'Ente stesso) ed in parte successivamente acquisita ed incrementata tramite versamenti in conto capitale sociale dello Stato, prima, e di Ferrovie dello Stato, dopo, ed attualmente tramite contributi in conto impianti.

La Società rappresenta, quindi, a tutti gli effetti in via esclusiva il Gestore dell'infrastruttura nazionale.

Le principali attività correlate alla missione di RFI sono rappresentate da:

- la progettazione, la costruzione, la messa in esercizio, la gestione e la manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale;
- la promozione dell'integrazione delle infrastrutture ferroviarie e la cooperazione con altri gestori delle infrastrutture ferroviarie;
- lo svolgimento delle attività di certificazione ed omologazione del materiale rotabile ai fini della sicurezza della circolazione;
- il completamento del Programma AV/AC, anche attraverso la prosecuzione nel rapporto convenzionale con la Società controllata TAV S.p.A.;
- gli altri compiti attribuiti al Gestore dell'infrastruttura ai sensi della vigente normativa [quali, ad esempio, l'accesso all'infrastruttura ed ai servizi, la riscossione del canone per l'utilizzo dell'infrastruttura da parte delle Imprese Ferroviarie, il rilascio del certificato di sicurezza, etc.].

In tale ambito, RFI è chiamata a:

- garantire il coordinamento e la sicurezza della circolazione ferroviaria sull'intera rete;
- sviluppare la tecnologia dei sistemi e dei materiali;
- assicurare la piena utilizzabilità ed il costante mantenimento in efficienza delle linee e delle infrastrutture ferroviarie;
- gestire gli investimenti finalizzati al potenziamento, ammodernamento tecnologico e sviluppo delle linee e degli impianti ferroviari;
- realizzare il collegamento ferroviario via mare tra la penisola e le isole maggiori;
- provvedere alla sorveglianza sanitaria dei dipendenti, degli ambienti di lavoro, dei servizi offerti e dei luoghi aperti alla clientela;

• coordinare le attività di ricerca dell'Istituto Sperimentale sui materiali, sui prodotti e sull'ambiente;

• promuovere l'integrazione dell'infrastruttura ferroviaria e la cooperazione con i diversi gestori, con particolare riguardo a quelli dei Paesi dell'Unione Europea.

I principali elementi della gestione risultanti dal bilancio di esercizio sono i seguenti:

(*In euro*)

RFI	**2004**	**2005**	**2006**
Valore della produzione	4.633.725.392	4.114.837.255	3.628.741.124
Costi della produzione prima degli amm.ti, svalutazioni, accant.ti ed altri	2.622.207.474	2.970.437.806	3.139.833.847
Margine del valore della produzione prima degli amm.ti svalutazioni	**2.011.517.918**	**1.144.399.449**	**488.907.277**
Amm.ti, svalutazioni, accant.ti ed oneri diversi di gestione	2.041.653.993	1.160.317.996	650.345.113
Margine del valore della produzione	**(30.136.075)**	**(15.918.547)**	**(161.437.836)**
Proventi ed oneri finanziari	24.591.744	16.767.694	21.660.335
Rettifiche di valore di attività finanziarie	(28.446)		
Proventi ed oneri straordinari	32.383.058	25.810.009	(31.188.371)
Risultato prima delle imposte	**26.810.281**	**26.659.156**	**(170.965.872)**
Imposte sul reddito d'esercizio	26.500.000	26.500.000	26.000.000
Utile (Perdita) di esercizio	**310.281**	**159.156**	**(196.965.872)**
Immobilizzazioni	57.497.611.056	60.663.833.183	62.019.649.634
Attivo circolante	5.739.851.854	5.209.018.413	5.484.360.415
Capitale sociale	26.756.202.833	29.932.999.385	32.603.697.107
Totale patrimonio netto	**30.311.897.820**	**33.468.990.207**	**33.298.030.449**
Fondo per rischi ed oneri	28.844.171.648	27.903.994.645	27.516.148.135
T.F.R.	1.198.340.244	1.207.550.962	1.212.818.585
Debiti	2.531.103.864	3.148.433.244	5.233.397.125

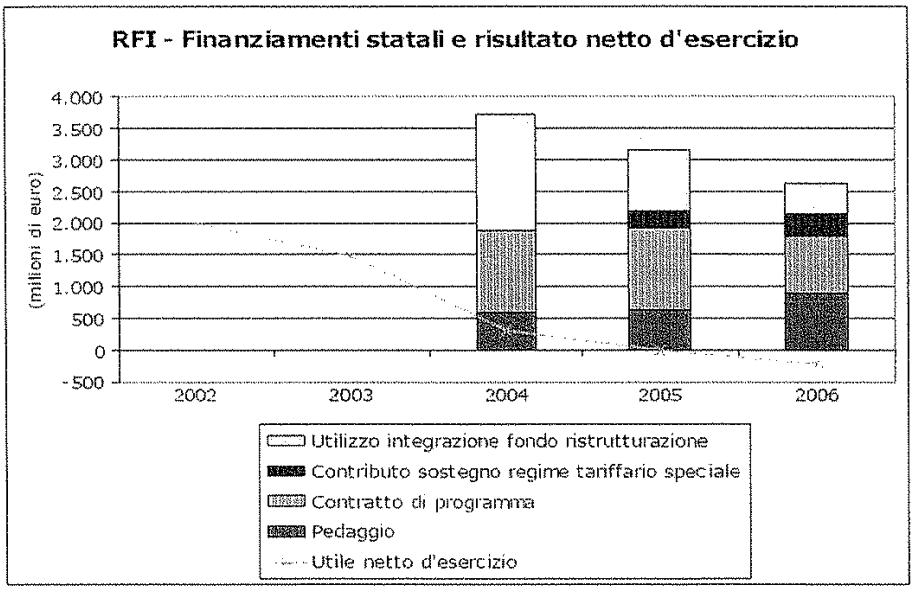
Dall'esame dei dati della gestione 2005-2006 emerge il progressivo peggioramento:

- del margine del valore della produzione prima degli ammortamenti, svalutazioni, accantonamenti ed oneri diversi di gestione, passato dai 2 miliardi 11 milioni 517 mila euro del 2004 ai 488,9 milioni del 2006;

- del risultato prima delle imposte, passato dai 26,8 milioni di Euro di utile del 2004 ai 170,9 milioni di Euro di perdita del 2006;

- del risultato d'esercizio finale, in sostanziale equilibrio negli esercizi 2004 e 2005 ed in perdita nel 2006 (- 197 milioni di Euro).

Come risulta dal prospetto che segue vi è una sostanziale convergenza tra l'andamento dei finanziamenti statali in senso lato e quello del risultato di esercizio al netto delle imposte.



Nei finanziamenti si è tenuto conto del contratto di programma, del pedaggio pagato (essenzialmente da società del gruppo) per fruire del servizio, del contributo a sostegno del regime tariffario (in sostanza uno sconto sull'energia elettrica) e dell'utilizzo del fondo di ristrutturazione.

La Capogruppo valuta un margine operativo lordo negativo per 110,7 milioni di euro e con un decremento di 148,6 milioni di euro rispetto al 2005, esercizio in cui risultava positivo per 37,9 milioni di euro.

Il margine di valore della produzione, pari a -15,9 milioni di Euro nel 2005, si conferma negativo per 161,4 milioni di Euro nell'esercizio 2006.

Sul risultato sfavorevole hanno influito, principalmente, il decremento, nella voce altri servizi e proventi, dei contributi in corso di esercizio ed il minor utilizzo dell'integrazione del fondo di ristrutturazione.

E ciò, nonostante l'ascesa dei ricavi delle vendite e delle prestazioni, lievitati dagli 886 milioni di Euro del 2004 ai 981,5 del 2005, per raggiungere i 1.221 milioni nel 2006. Dalla relazione sulla gestione si desume che l'incremento è stato conseguito con l'entrata in esercizio dell'AV/AC sulle tratte RM-NA e TO-NO, con l'aumento dei treni-chilometro e con la disapplicazione dello sconto già riconosciuto alle imprese ferroviarie.

I ricavi da Stato, derivanti dai contributi in conto esercizio riconosciuti al gestore dell'infrastruttura ferroviaria in correlazione agli oneri di servizio pubblico posti in capo al medesimo dal concedente-Stato, diminuiscono dai 1.304 milioni del 2004 e dai 1.289,1 del 2005 ai 901,8 milioni del 2006 (- mln.387,3). Alla loro contrazione viene principalmente riferita, nell'analisi della Capogruppo, la riduzione dei ricavi operativi.

Su tale problema si sofferma l'analisi del management e dello stesso Collegio dei sindaci che segnala come le esigenze di contenimento della spesa della Pubblica Amministrazione abbiano determinato l'inadeguatezza del contributo in conto esercizio per l'anno 2006 in relazione agli oneri di servizio pubblico posti in capo al gestore dell'infrastruttura ferroviaria dal concedente-Stato, rimasti invariati rispetto a quelli contemplati nel contratto di programma 2001-2005.

È però da notare che i costi della produzione, prima degli ammortamenti, svalutazioni, accantonamenti ed oneri diversi di gestione, sono in aumento nel triennio 2004-2006, essendo passati dai 2.622 milioni del 2004 ai 2.970 milioni del 2005 ed ai 3.139 milioni del 2006.

I costi al lordo dei medesimi elementi sono, invece, in flessione nel 2006, in quanto si giovano della riduzione degli ammortamenti che, insieme al corrispondente utilizzo del fondo integrazione e ristrutturazione ex lege 448/98, si riducono di 503,6 milioni di euro a seguito della nuova modalità di ammortamento con il metodo a quote variabili introdotta dalla legge finanziaria 2006, come illustrato nei criteri di valutazione della nota integrativa[32].

Il costo del lavoro ha subito nel 2006 un lieve incremento (0,9%), nonostante gli oneri derivanti dai trascinamenti per il rinnovo contrattuale del

[32] Riportati ai precedenti punti 5.1 e 5.3.

biennio 2005-2006, che hanno comportato un incremento medio mensile di 60 euro, oltre agli oneri sociali. Il limitato incremento del costo del lavoro è da porre in relazione alla riduzione del personale, rivolta all'incremento della produttività, passato da una consistenza di 35.158 unità all'1 gennaio a quella di 34.554 di fine esercizio, anche per effetto della risoluzione incentivata del rapporto di lavoro.

Gli altri costi subiscono un incremento più marcato (4,5%) relativamente all'acquisto di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci da porre in relazione ai maggiori investimenti diretti (+ mln. 50,6).

Il saldo della gestione finanziaria è positivo per 21 milioni di euro, con incremento rispetto al 2005.

Tra i proventi finanziari sono iscritti proventi da partecipazioni in imprese controllate pari a 11,1 milioni di euro derivanti dal conferimento da parte di RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA dell'intera propria partecipazione al capitale della Società Galleria di Base del Brennero – Brenner Basistunnel BBT SE nella Società Tunnel Ferroviario del Brennero – Finanziaria di Partecipazioni SpA (TFB). L'importo deriva dalla differenza tra il valore della partecipazione nella società TFB e il valore della stessa determinato dalla relazione di stima giurata di cui all'art. 2343 c.c.

Gli oneri finanziari di competenza dell'anno 2006 relativi ai prestiti con Cassa Depositi e Prestiti (ex ISPA) e ai prestiti contratti da TAV SpA con Bei acquisiti con la scissione della Roma-Gricignano sono stati considerati, secondo quanto disposto dalla Legge Finanziaria 2006 art. 1 comma 87, come una componente dell'investimento ammortizzabile.

Le componenti straordinarie nette presentano un saldo negativo di 31,2 milioni di euro, con un peggioramento di 57 milioni di euro. Sul saldo incidono in particolare oneri derivanti dall'accantonamento di 100 milioni di Euro al Fondo oneri per esodi incentivati, di cui, nella nota integrativa, è giustificata l'appostazione "secondo quanto previsto dal piano industriale 2007-2011".

Il Patrimonio netto è pari a € 33.298.030 mila per l'esercizio 2006, con una variazione in diminuzione di € 170.960 mila rispetto al 31 dicembre 2005.

Il capitale sociale è composto da 32.603.697.107 azioni del valore nominale di € 1 ciascuna, detenute per il 100% da Ferrovie dello Stato S.p.A.

L'analisi della movimentazione del Patrimonio Netto nell'anno 2006 è la seguente:

- incremento del capitale sociale pari ad € 46.006 mila per aumento di capitale a seguito della scissione Ferrovie Real Estate del 18.1.2006, il cui atto è stato iscritto in data 24.1.2006 presso il Registro delle Imprese di Roma;

- aumento del capitale sociale pari ad € 2.644.692 mila, deliberato dall'Assemblea Straordinaria dei soci di RFI e iscritto al Registro delle Imprese di Roma in data 14.2.2006 con la correlata riduzione della posta dei versamenti in conto futuri aumenti di capitale;

- incremento del capitale sociale pari ad € 50.000 mila, deliberato dall'Assemblea Straordinaria di RFI in data 20.7.2006, interamente versato e sottoscritto da Ferrovie dello Stato SpA e iscritto al Registro delle Imprese di Roma in data 26.7.2006;

- riduzione del capitale sociale pari ad € 70.000 mila, a seguito della scissione Ferrovie Real Estate del 4.8.2006, il cui atto è stato registrato al Registro delle Imprese di Roma in data 7.8.2006;

- perdita dell'esercizio pari ad € 196.966 mila.

L'indebitamento al 31 dicembre 2006 è pari a 1.190,9 milioni di euro. Al 31 dicembre 2005 la società presentava una posizione finanziaria netta positiva per 1.482,8 milioni di euro.

In particolare la posta debiti ammonta a € 5.233.397 mila con una variazione in aumento di € 2.084.964 mila rispetto al 31 dicembre 2005.
I Debiti verso banche, che non sussistevano al 31 dicembre 2005, ammontano a € 1.165.575 mila di cui € 47.396 mila per finanziamenti bancari entro l'esercizio ed € 1.118.179 mila per finanziamenti bancari oltre l'esercizio.

L'importo della voce esigibile oltre i 5 anni ammonta a € 865.665 mila ed è riferito a debiti verso banche in scadenza a partire dall'anno 2012.

Al 31.12.2006 i debiti verso altri finanziatori, pari a € 16.643 mila, in scadenza entro l'esercizio successivo sono relativi all'anticipazione ottenuta nel 1987 dalla Cassa Depositi e Prestiti di durata ventennale al tasso fisso del 7,5% in scadenza nel 2007.

Al 31 dicembre 2005 risultava iscritto un debito verso Cassa Depositi e Prestiti ex ISPA, pari a 197,9 milioni di euro. Il debito si è incrementato nel corso dell'anno per 4.663,7 milioni di euro a seguito delle scissioni TAV SpA relative alla tratta Roma-Gricignano, Torino-Novara e Modena-Bologna e per 80 milioni di euro a seguito di ulteriori tiraggi effettuati da RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA e si è decrementato per l'intero importo a seguito dell'accollo del debito da parte dello Stato previsto dalla Finanziaria 2007.

Tra i Debiti la voce Acconti ammonta per il 2006 a € 1.107.978 mila nel 2006 (da 430.198 mila del 2005). I contributi iscritti verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze sono pari, nel 2006, ad € 1.291.302 mila.

In aumento anche i Debiti verso fornitori che raggiungono € 1.732.630 mila, da € 1.535.710 mila del 2005.

Il Collegio sindacale, con riferimento all'inadeguatezza dei contributi in conto esercizio rispetto agli oneri posti in capo ad RFI dal concedente-Stato, si sofferma, nella relazione per l'esercizio 2006, sull'art. 75, comma 5, della legge n. 289 del 2002 (L.F. 2003) che prevede la sterilizzazione, nel conto economico, degli oneri di manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria attraverso l'utilizzo di apposito fondo del passivo patrimoniale. Segnala che il predetto fondo, per la quota relativa alla manutenzione, ammonta, al 31 dicembre 2006, a 2.323 milioni, ragion per cui la parte degli oneri di manutenzione non coperta da contributi in conto esercizio ai sensi del contratto di programma (mln. 235), avrebbe potuto essere compensata mediante equivalente riduzione del fondo stesso.

Si è invece deliberato di non procedere alla compensazione degli oneri di manutenzione non coperti; tale scelta, ad avviso del Collegio, oltre a non violare principi contabili, può ritenersi anche opportuna ai fini della maggiore evidenziazione degli effetti finanziari della mancata contribuzione[33].

È conclusivamente da notare, con espresso riferimento al vincolo di tendenziale equilibrio economico, al netto degli ammortamenti, posto nei confronti del gestore dell'infrastruttura dalla normativa comunitaria in materia ferroviaria recepita dal D. Lgs. n. 188 del 2003 (art. 15), che il Collegio dei sindaci, tenuto conto dell'incremento strutturale dei ricavi operativi, del conseguito contenimento dei costi della produzione, nonché dell'appostazione del fondo di 100 milioni per l'esodo incentivato del personale di cui al "Piano industriale 2007-2011" e della mancata compensazione degli oneri di manutenzione non coperti da contributi in conto esercizio per 235 milioni, afferma di poter ritenere che l'equilibrio economico del bilancio della società possa essere conseguito a breve.

---

[33] Tale posizione è stata già espressa dal Collegio nella relazione al bilancio d'esercizio 2003 in cui è segnalato che "...se la sterilizzazione di quote ideali di costo (ammortamenti) non produce effetti negativi neanche sul piano finanziario qualora siano provvedute le risorse per gli investimenti, nel caso di costi che si traducono in spese, quale quello per la manutenzione ordinaria, la loro compensazione con utilizzo di fondi del passivo patrimoniale non produce, in medio periodo, ripercussioni negative sul conto economico, ma contrae significativamente ...le disponibilità finanziarie".

In ordine alla situazione dell'Infrastruttura, si precisa che la lunghezza della Rete esercitata nel suo complesso[34], al 31 dicembre 2006, è di Km. 16.295[35].

La linea a doppio binario si estende per 6.898 Km; quella su binario semplice per 9.397 Km.

La rete elettrificata, sia su semplice che su doppio binario, è di km. 11.457 pari al 70,3% del totale. L'incidenza della linea a doppio binario, sia elettrificata che non, è pari al 42,3% del totale.

La rete fondamentale, composta da linee e da nodi, è di km. 7.526 pari al 46,2% del totale.

Trenitalia SpA, come più volte riferito, è stata costituita il 1° giugno del 2000 nell'ambito del processo di riorganizzazione del Gruppo, anche a seguito del recepimento delle direttive europee sulla liberalizzazione del mercato che prevedevano, per il settore ferroviario, la separazione tra il gestore del servizio di trasporto e il gestore dell'infrastruttura.

La Società, che è titolare della licenza n. 1 rilasciata dal Ministero dei Trasporti alle imprese ferroviarie, svolge servizi di trasporto passeggeri e merci in un mercato in cui la qualità fornita ed i livelli di efficienza sono fondamentali per rispondere alle sfide della concorrenza intermodale e intramodale.

I principali elementi della gestione risultanti dal bilancio di esercizio sono stati i seguenti:

---

[34] Si ricorda che la rete ferroviaria italiana è classificata, sotto il profilo della circolazione, in Fondamentale, Complementare ed AV/AC. La rete fondamentale si caratterizza per alta densità di traffico ed elevata qualità dell'infrastruttura e comprende le direttrici internazionali e gli assi di collegamento fra le principali città italiane. La rete complementare è invece caratterizzata da livelli di densità e prestazioni dell'infrastruttura inferiori e costituisce la maglia di collegamento nell'ambito dei bacini regionali, svolgendo altresì una funzione di connessione tra le principali direttrici. La rete AC/AV è un sistema integrato con la rete fondamentale dedicato al traffico viaggiatori veloce di collegamento tra le principali aree metropolitane del paese e al trasporto delle merci di qualità in determinate fasce orarie: presenta caratteristiche infrastrutturali e di segnalamento che consentono velocità pari o superiori a 250 km/h e garantiscono la piena interoperabilità ferroviaria.

[35] Nel 2004 la rete ferroviaria consisteva di circa 16.000 km di linee in esercizio, due terzi dei quali elettrificati, 6.400 km a doppio binario.

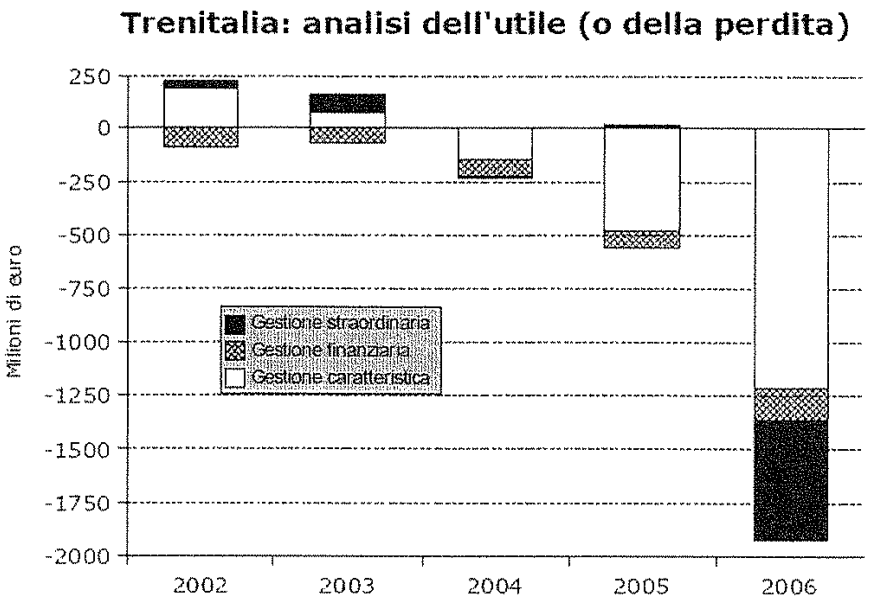
(*In euro*)

TRENITALIA	**2004**	**2005**	**2006**
Valore della produzione	5.296.103.072	5.253.514.196	5.040.962.769
Costi della produzione prima degli amm.ti, svalutazioni, accant.ti ed altri	4.687.578.353	5.216.823.780	5.604.784.831
Margine del valore della produzione prima degli amm.ti svalutazioni	**608.524.719**	**36.690.416**	**(563.822.062)**
Ammortamenti, svalutazioni, accant.ti ed oneri diversi di gestione	755.335.450	516.310.104	646.659.716
Margine del valore della produzione	**(146.810.731)**	**(479.619.688)**	**(1.210.481.778)**
Proventi ed oneri finanziari	(72.444.247)	(86.717.615)	(154.299.129)
Rettifiche di valore di attività finanziarie	(3.955.535)	1.836.248	553.978
Proventi ed oneri straordinari	(8.654.703)	18.438.673	(561.660.536)
Risultato prima delle imposte	**(231.865.216)**	**(546.062.382)**	**(1.925.887.465)**
Imposte sul reddito d'esercizio	95.808.406	85.635.719	63.516.089
Utile (o perdita) di esercizio	**(327.673.622)**	**(631.698.101)**	**(1.989.403.554)**
Immobilizzazioni	7.404.351.144	7.578.044.939	7.925.394.027
Attivo circolante	3.522.452.182	3.789.405.370	3.711.416.272
Capitale sociale	2.592.871.000	2.896.457.000	2.569.984.000
Totale patrimonio netto	**2.332.041.785**	**2.003.929.684**	**925.283.066**
Fondo per rischi e oneri	995.522.641	198.001.930	788.463.993
T.F.R.	1.830.912.400	1.837.876.240	1.880.819.698
Debiti	5.766.185.935	7.323.591.103	8.026.455.339

L'esercizio 2006 evidenzia un preoccupante deterioramento della situazione economico finanziaria.

La Società registra, infatti, una perdita di esercizio[36] di 1.989,4 milioni di euro, che si confronta con quella di 631 milioni 698 mila euro del 2005, versando per l'intero periodo nelle condizioni previste dall'art. 2446 cod. civ., che permangono anche al 31.12.2006, tanto che le perdite da ripianare a tale data ammontano a € 1.644,7 milioni - a fronte di un capitale sociale di € 2.570 milioni - dopo che si è provveduto, nel corso dell'esercizio, alla ricapitalizzazione per complessivi € 910,7 milioni.

[36] L'esame, anche non approfondito, dei risultati degli ultimi anni di altre realtà analoghe, non solo d'oltralpe (come Deutsche Bahn o SNCF) ma anche cisalpine (come le Ferrovie Nord), mostra da un lato che è possibile la gestione con margine operativo non negativo, dall'altra che esiste comunque una facilità a far scivolare i conti in rosso, condizione comunque patologica, anche per le realtà più consolidate.



Di rilievo appaiono le considerazioni del Collegio dei sindaci della Capogruppo, che, concordando con l'analisi degli amministratori, ritiene indispensabile che si proceda ad una forte ricapitalizzazione, al fine di garantire la continuità aziendale e sostenere il programma degli investimenti volto all'ammodernamento del materiale rotabile. Individua un primo intervento di rafforzamento patrimoniale nella scissione totale della Ferrovie Real Estate S.p.A. nell'ambito del nuovo piano industriale, per effetto della quale Trenitalia acquisirà, oltre a beni strumentali allo svolgimento del servizio di trasporto ferroviario (officine), un beneficio sul patrimonio netto di 510,8 milioni di euro.

Tra gli elementi che hanno caratterizzato l'anno 2006 meritano rilievo:

• il mancato aumento delle tariffe della media e lunga percorrenza cha ha accentuato il divario tra costi e ricavi per alcune fasce di prodotti;

• la forte riduzione dei corrispettivi dello Stato per i Contratti di servizio pubblico (oltre il 24%) operata dalla Legge Finanziaria 2006, il mancato adeguamento dei corrispettivi per il trasporto regionale all'inflazione e, più in generale, la mancata correlazione tra servizi forniti e corrispettivi da parte della Pubblica Amministrazione;

• il forte incremento dei costi di manutenzione e dei servizi;

• il venir meno dello sconto sul pedaggio (K2) a valere sul gestore dell'infrastruttura;

• l'incremento degli ammortamenti in conseguenza degli investimenti che la società ha contabilizzato nel corso dell'anno;

• gli oneri scaturenti dalla ristrutturazione industriale conseguenti alla redazione del Piano Industriale 2007-2011 per complessive 596.000 mila euro.

Gli elementi di natura economica testé citati, nonché l'accumulo di ritardi sia da parte dello Stato, sia di alcune Regioni nei pagamenti dei servizi ricevuti e da ultimo gli esborsi per gli investimenti contabilizzati, si sono ripercossi sulla situazione finanziaria della società determinando l'aumento dell'indebitamento medio e quindi degli oneri finanziari.

Il valore della produzione ammonta a 5.040.963 mila euro, evidenziando una diminuzione di 212.551 mila euro rispetto all'esercizio 2005.

I Ricavi delle vendite e delle prestazioni ammontano nel 2006 a 4.822.215 mila euro, con un aumento rispetto all'esercizio precedente pari a 4.301 mila euro.

I ricavi del traffico 2006 hanno evidenziato per il terzo anno consecutivo una crescita del traffico passeggeri (+0,6% nei viaggiatori/km) e un ritorno allo sviluppo del traffico merci (+3,3% nelle tonnellate-km), dopo la negativa performance del 2005.

In particolare, per quanto riguarda il settore passeggeri, il traffico è cresciuto sia nel segmento della media e lunga percorrenza (+2,7% in termini di viaggiatori trasportati e +0,2% nei viaggiatori/km), che in quello del trasporto regionale (+4,8% nei viaggiatori trasportati e +1,2% nei viaggiatori/km).

La crescita dei ricavi da traffico interno viaggiatori, pari a 95.910 mila euro, è dovuta, da una parte, al potenziamento dell'offerta dei treni a più alta qualità (AV ed ES*) nella fascia della media e lunga percorrenza (+77.482 mila euro rispetto al 2005) e dall'altra, all'incremento dei volumi di traffico regionale e metropolitano (+18.428 mila euro rispetto al 2005), avvenuto su specifiche realtà territoriali, a seguito delle richieste avanzate dagli enti locali.

Si ricorda che è stata avviata una manovra di adeguamento delle tariffe passeggeri media/lunga percorrenza (attivata nella misura del 10% a partire dal 1° gennaio 2007 e con la previsione di successivi aggiustamenti in misura variabile, negli anni di piano a venire).

I ricavi da traffico internazionale viaggiatori, che hanno registrato una flessione pari a 35.190 mila euro, risentono della concorrenza aerea low-cost sulle medio-lunghe distanze.

La voce "Contratti di servizio pubblico con enti pubblici territoriali", pari a 1.273.007 mila euro, è costituita per 1.215.086 mila euro dai corrispettivi delle Regioni a statuto ordinario per i servizi di trasporto resi da Trenitalia SpA, in relazione ai contratti di servizio sottoscritti con le singole Regioni secondo quanto previsto dalla Legge n. 422/97 e dal Dpcm del 16 novembre del 2000, e per 57.921mila euro dai corrispettivi derivanti dai contratti per servizi aggiuntivi sottoscritti con gli enti locali. La variazione rispetto all'esercizio precedente pari a +14.758 mila euro è giustificata dai maggiori servizi aggiuntivi richiesti dalle amministrazioni locali.

Il traffico merci registra un incremento dei ricavi rispetto al 2005 di 37.831 mila euro, pari a circa il 5%, incremento dovuto per 27.934 mila euro all'aumento del traffico interno e per 9.897 mila euro all'aumento del traffico internazionale.

Nonostante il positivo andamento dell'anno, la Legge Finanziaria 2007 ha fatto emergere in modo evidente la possibilità di non poter contare su un sistema stabile di incentivi al settore merci che consentisse il mantenimento dello stato attuale e, tantomeno, quello del trend positivo nel futuro. Ciò ha fatto nascere l'esigenza di rivedere, per il futuro, il modello di business.

I criteri alla base del processo di revisione sono stati riflessi nel Piano Industriale 2007-2011; ciò, tra l'altro, ha comportato, come si dirà in seguito, la costituzione di un fondo di ristrutturazione per il settore Cargo.

Il complessivo aumento dei ricavi del traffico viaggiatori e merci è stato integralmente compensato dalla diminuzione dei corrispettivi per Contratti di servizio pubblico con lo Stato, ridotti del 24% rispetto a quelli del 2005.

Anche i Contributi da Stato, Enti pubblici territoriali, pari a 10.554 mila euro, mostrano una riduzione di circa 7 milioni di euro rispetto al 2005 e risentono della mancata iscrizione dei contributi, di cui all'art. 38, comma 7 della Legge 166/2002, maturati a fronte dei progetti per lo sviluppo del trasporto combinato realizzati nell'anno[37].

[37] I contributi in conto esercizio da società del Gruppo si riferiscono al contributo forfettario riconosciuto a Trenitalia SpA a fronte dei costi sostenuti per il trasporto dei dipendenti e dei loro familiari che utilizzano la Carta di Libera Circolazione (CLC) per uso privato, secondo quanto stabilito dal Contratto collettivo nazionale di lavoro. La riduzione di 14.972 migliaia di euro rispetto al 2005 è dovuta sia al minor numero di CLC convalidate, per il 2006, dal personale in pensione, che alla revisione del valore unitario delle CLC avvenuta con D.M. dell'8 marzo 2006.

I costi della produzione ammontano, nel 2006, complessivamente a 6.251.445 mila euro e mostrano un incremento, rispetto all'esercizio 2005, di 518.311 mila euro.

La voce Servizi è quella che incide in misura più significativa sul rilevante aumento dei costi di produzione verificatosi nel 2006.

Essa, infatti, ammonta a 2.161.432 mila euro, con un aumento di 300.029 mila euro, in valore assoluto, e del 16% in termini percentuali, rispetto all'analogo periodo dell'esercizio precedente.

I costi dell'esercizio 2006 pesano per l'81% sui servizi e lavori appaltati (1.761.425 mila euro) e sulle altre prestazioni (400.007 mila euro) per il restante 19%.

Anche i costi del personale, che complessivamente ammontano a 2.653.187 mila euro, mostrano una variazione complessiva nel 2006 rispetto allo stesso periodo dell'esercizio precedente, di 71.543 mila euro

L'andamento crescente è dovuto principalmente agli incrementi dei minimi contrattuali definiti nell'accordo di rinnovo del Contratto collettivo nazionale di lavoro per il biennio economico 2005-2006.

La variazione in aumento delle voci retributive non è riflessa in egual misura nell'andamento degli oneri contributivi a seguito dell'ingresso di nuovi assunti che godono di una contribuzione agevolata.

Gli altri costi invece sono cresciuti sensibilmente in considerazione del riconoscimento degli incentivi per il rinvio del pensionamento (conosciuto come Superbonus ex Legge n. 243/2004 per un valore di 22.041mila euro).

Il saldo negativo della gestione finanziaria aumenta per il 2006, principalmente per la crescita degli oneri finanziari (+ 68.438 rispetto al 2005) a seguito dell'aumento medio della posizione finanziaria netta alla cui composizione concorrono sia debiti verso Ferrovie dello Stato SpA, sia verso altri finanziatori. Il significativo ricorso al capitale di debito si è reso necessario anche a fronte dei consistenti ritardi nei pagamenti dei corrispettivi per il Contratto di servizio pubblico da parte del Ministero dell'Economia e delle Finanze e delle principali Regioni.

La Società evidenzia che, a partire dal secondo semestre 2006, il Ministero dell'Economia e delle Finanze ha versato complessivamente 796.978 mila euro saldando in tal modo il corrispettivo del Contratto di servizio pubblico per il trasporto viaggiatori del 2004 e del 2005.

Alla fine dell'esercizio, tuttavia, nei confronti del Ministero dell'Economia e delle Finanze restano aperte partite per 654.481 mila euro.

Gli oneri straordinari per il 2006 presentano un saldo negativo pari a 561.660 mila euro con una variazione in aumento rispetto all'esercizio precedente pari a 580.099 mila euro.

Alla base del peggioramento si pongono due eventi: 1) l'incremento del Fondo ristrutturazione industriale per 276.000 mila euro, correlato alla definizione del Piano Industriale 2007-2011; 2) l'iscrizione in apposito fondo del passivo denominato "Fondo ristrutturazione del settore Cargo" del valore della svalutazione - rispetto al residuo valore di libro - di tutti quei cespiti (locomotori e carri) impiegati nei settori di attività la cui marginalità è prevista ancora negativa al termine dell'arco di piano. Il valore della svalutazione è stato stimato in 320.000 mila Euro.

La posta patrimonio netto è pari per il 2006 a 925.283 mila euro, con una variazione in diminuzione di 1.078.647 mila euro rispetto al 31 dicembre 2005, dovuta alle operazioni sotto riportate:

- aumento di capitale di 151.793 mila euro mediante emissione di 303.586 nuove azioni ordinarie del valore unitario di 500 euro, sottoscritto il 30 gennaio 2006[38]; a seguito di tale aumento, il capitale sociale è passato da 2.896.457 a 3.048.250 mila euro;
- riporto a nuovo della perdita 2005 di 631.698 mila euro, deliberata il 1° giugno, in occasione dell'approvazione del bilancio dell'esercizio 2005;
- ripianamento delle perdite cumulate al 31 marzo 2006, pari a 1.304.074 mila euro, ricorrendo la fattispecie di cui all'art. 2446 del Codice Civile; deliberato dall'Assemblea di Trenitalia il 12 luglio 2006.

Il ripianamento è avvenuto con l'utilizzo integrale delle riserve per 66.845 mila euro, l'abbattimento del capitale sociale per 1.237.229 mila euro e il versamento di 436 euro.

L'Assemblea ha proceduto anche all'aumento del capitale sociale mediante rinuncia a tutto il credito residuo (pari a 758.963 mila euro) che l'azionista Ferrovie dello Stato SpA vantava nei confronti di Trenitalia SpA a seguito della vendita del ramo d'azienda "Trasporto".

A seguito delle operazioni descritte, l'importo del nuovo capitale sociale è diventato di 2.569.984 mila euro, iscritto presso il Registro delle Imprese di Roma il 20 luglio 2006.

---

[38] L'aumento di capitale è stato effettuato dall'azionista attraverso la rinuncia alla quota di credito esigibile vantato nei confronti di Trenitalia SpA.

La posta Fondo per rischi ed oneri per il 2006 ammonta a 788.464 mila euro e mostra una variazione in aumento di 590.462 mila euro rispetto al 31 dicembre 2005.

La posta T.F.R. ammonta a 1.880.820 mila euro con una variazione in aumento di 42.943 mila euro rispetto al 31 dicembre 2005.

Complessivamente i debiti ammontano a 8.026.455 mila euro ed evidenziano un aumento, rispetto all'esercizio 2005, di 702.864 mila euro.

I debiti verso le banche ammontano a 2.825.000 mila euro con un incremento, rispetto all'esercizio precedente, di 325.000 mila euro

La voce Debiti verso fornitori ha un saldo di 767.023 mila euro e mostra una diminuzione di 53.470 mila euro rispetto alla fine dell'esercizio 2005.

Anche per la qualità del servizio offerto, il biennio 2005/2006 si pone in termini negativi.

La percentuale dei treni a media/lunga percorrenza arrivati a destinazione puntuali o, comunque, con un ritardo compreso nella fascia 0-15 minuti è passata dal 90 % del 2004 all'85% del 2005 ed all'86,3 % del 2006.

I treni del trasporto regionale arrivati puntuali o con un ritardo sino a 5 minuti sono stati l'87 % nel 2005 ed il 90% nel 2006, con un sostanziale riallineamento con il 2004.

Oltre alla puntualità, altro fattore di criticità è costituito dalla pulizia del materiale rotabile. Secondo quanto riferito dalla società il rinnovamento del parco rotabili attraverso la loro graduale sostituzione e i pesanti interventi di rinnovo del parco esistente, già in corso, dovrebbero portare in modo progressivo ad una diversa percezione del servizio offerto.

I livelli di qualità registrata sono comunque ritenuti non soddisfacenti e richiedono la definizione di iniziative in grado di incidere a livello strutturale in questo settore.

La Società riferisce che nel novembre del 2006 è stato varato un nuovo assetto organizzativo basato sull'attribuzione alle strutture responsabili delle singole aree di business delle leve gestionali necessarie per intervenire sui processi aziendali aumentandone l'efficienza in termini di produttività e la qualità fornita. Il nuovo assetto, pertanto, ha comportato la ridefinizione delle attività e delle responsabilità delle aree Logistica, Passeggeri Nazionale e Internazionale e Passeggeri Regionale.

Le tre aree di business, riorganizzate nelle Divisioni Cargo, Passeggeri Nazionale e Internazionale e Passeggeri Regionale, sono state così focalizzate

sullo sviluppo e sulla gestione complessiva dei rispettivi settori, mentre le Direzioni centrali hanno la responsabilità di indirizzo e controllo delle attività, della pianificazione industriale integrata e delle attività di supporto.

TAV SpA ha per scopo la progettazione e costruzione delle linee e infrastrutture ferroviarie per il sistema Alta Velocità/Alta Capacità (AV/AC), il cui sfruttamento economico compete alla controllante RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA in qualità di gestore dell'Infrastruttura ferroviaria nazionale.

Nel periodo in esame, tramite atti di scissione parziale sono stati trasferiti a RFI SpA[39] :

- il ramo d'azienda composto dal "1° Lotto Funzionale della tratta ferroviaria Alta Velocità/Alta Capacità Roma-Napoli - sub tratta Roma-Gricignano"[40]. Il valore del patrimonio netto di TAV SpA a seguito della scissione, si è ridotto di 2.103.927.704,18 di cui 1.862.599.562,04 euro quale capitale sociale e 241.328.142,14 euro quale riserva costituita da versamenti in conto futuro aumento di capitale
- il ramo d'azienda composto dalla "Sub-tratta Torino-Novara della tratta ferroviaria Alta Velocità/Alta Capacità Torino-Milano"[41]. Il valore del patrimonio netto di TAV SpA, a seguito della scissione, si è ridotto di 1.237.747.763,34 euro di cui 1.155.579.250,00 euro quale capitale sociale e 82.168.513,34 euro quale riserva costituita da versamenti in conto futuro aumento di capitale. Conseguentemente, Rete Ferroviaria Italiana SpA ha ridotto il valore di carico della partecipazione in TAV SpA di pari importo.
- gli "Immobili della Sub-tratta Torino-Novara della tratta ferroviaria Alta Velocità/Alta Capacità Torino-Milano" composto dal sedime e opere accessorie[42]. Il valore del patrimonio netto di TAV si riduce di 14.556.466 euro, di cui 13.991.668 euro quale capitale sociale e 564.798 euro quale riserva costituita da versamenti in conto futuro aumento di capitale. Anche in tal caso, a fronte delle attività e passività ricevute, RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA riduce il valore di carico della partecipazione in TAV SpA di pari importo.
- il ramo di azienda denominato "Infrastruttura ferroviaria Nodo di Roma - Penetrazione Urbana Alta Velocità/Alta Capacità e Raddoppio FR2 (linea Roma-Sulmona) comprensiva degli immobili strumentali, delle opere e degli

---

[39] Le scissioni hanno lo scopo di consentire a RFI di acquisire nel proprio patrimonio, di gestire e conseguentemente di sfruttare economicamente le attività riferite alle sub-tratte trasferite.
[40] Atto di scissione parziale, stipulato in data 6 dicembre 2005.
[41] Ai fini contabili la scissione ha avuto effetto dal 1° febbraio 2006.
[42] Il progetto di scissione è stato redatto sulla base dei valori patrimoniali alla data del 30 giugno 2006 ed ha effetto dal 1° gennaio 2007.

impianti tecnologici strumentali, accessori e funzionali"[43]. Il valore del patrimonio netto assegnato di TAV SpA si riduce di 94.933.543 euro di cui 94.172.581 euro quale capitale sociale e 760.962 euro quale riserva costituita da versamenti in conto futuro aumento di capitale. RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA riduce il valore di carico della partecipazione in TAV SpA di pari importo.

La gestione chiude in pareggio.

I contributi in corso esercizio passano da 144,3 milioni del 2005 a 1.557,6 milioni di Euro dell'esercizio 2006 con una variazione in aumento di 1.414,3 milioni di euro, conseguente alla modifica del meccanismo di finanziamento del progetto Alta Velocità/Alta Capacità introdotto dalla finanziaria 2006 che prevede la copertura del fabbisogno finanziario del progetto con contributi erogati dal Ministero dell'Economia e delle Finanze. Con l'iscrizione dei contributi viene ridotto il valore delle rimanenze.

In diminuzione la voce variazione dei lavori in corso su ordinazione, che scende dai 3.838,8 milioni del 2005 ai 609,6 milioni del 2006. Il decremento è da ricollegarsi, oltre che ai citati contributi ricevuti dal Ministero dell'Economia e delle Finanze, alla minore attività della società e anche ai minori oneri finanziari attribuiti alle rimanenze a seguito della differente modalità di copertura degli oneri finanziari stessi.

La variazione in riduzione dei costi per il 2006 (-1.274,7 milioni di euro, da 3.339,7 milioni di Euro a 2.065,0 milioni di Euro) è da ricollegarsi alla minore attività svolta nel periodo, a seguito dell'avvenuto completamento delle tratte scisse.

L'indebitamento finanziario netto passa da un valore di 15.403,6 milioni di euro a un valore di 2.164,2 milioni di euro. La variazione è dovuta al trasferimento di debiti a RFI – Rete Ferroviaria Italiana SpA per 5.661,9 milioni di euro ai nuovi prestiti contratti per 772,4 milioni di euro e ai rimborsi effettuati per 420,8 milioni di euro. L'indebitamento si riduce inoltre per l'accollo da parte dello Stato del debito verso Cassa Depositi e Prestiti per 8.008,3 milioni di euro, secondo quanto previsto dalla finanziaria 2007.

Sistema AV/AC

Come riferito nelle precedenti relazioni, il sistema Alta Velocità/Alta Capacità italiano, a completamento dei lavori, si svilupperà per circa 1.250 km (comprese le interconnessioni con le linee esistenti) lungo gli assi ferroviari più frequentati e

[43] Il progetto di scissione è stato redatto sulla base dei valori patrimoniali alla data del 30 giugno 2006 ed ha effetto dal 1° gennaio 2007.

saturi attraverso la Torino-Milano-Napoli, la Milano-Verona-Venezia, il collegamento verso Genova.

Con l'obiettivo di completare le linee tra Torino, Milano e Napoli nel dicembre 2009, sono ad oggi in adeguamento i 241 km della Direttissima Firenze-Roma (già attiva dagli anni '80), sono in attività le nuove linee Roma-Napoli (dicembre 2005) e Torino-Novara (febbraio 2006) e sono in avanzata realizzazione la altre linee e i nodi urbani. Di prossima attivazione, alla fine del 2008, è la linea Milano-Bologna.

Interventi su tratti prioritari sono in programmazione e realizzazione lungo le direttrici di valico (tra le quali il collegamento Torino-Lione con le sue notorie difficoltà realizzative) e nel Mezzogiorno e sulla Milano-Verona-Padova-Venezia. Su quest'ultima:

- sono entrati in attività nel 2007 i tratti Padova-Mestre e Milano-Treviglio;
- è avviato l'iter per l'affidamento a gara della tratta Treviglio-Brescia.

L'avanzamento dei lavori nell'anno 2006 risulta pari a 2.386 milioni di euro di cui 2.382 milioni di euro per l'asse Torino-Milano-Napoli (TO-MI-NA), con una minore produzione pari a 987 milioni di euro (tutti relativi all'asse TO-MI-NA) rispetto allo stesso periodo dell'esercizio precedente.

Nel 2006 la minore produzione è dovuta per circa due terzi all'avanzata fase realizzativa dell'asse TO – MI – NA (è stato realizzato oltre il 70 % dei lavori) che ha visto l'attivazione delle tratte Roma–Gricignano, della Torino–Novara, della Modena est–Bologna e nel Nodo di Roma, l'ingresso indipendente a Roma Termini della linea AV proveniente da Napoli.

In particolare si evidenzia, per i progetti a committenza RFI, una produzione nell'anno pari a 333 milioni di euro, di cui 276 per i progetti relativi alle attività di completamento delle tratte AV/AC oggetto di scissione da TAV, transitati ad RFI.

Al netto dei progetti conseguenti alle scissioni, la produzione dell'anno 2006 è pari a 57 milioni di euro, registrando una minore produzione pari a 16 milioni di euro (di cui 15 milioni di euro per TO-MI-NA) rispetto all'esercizio precedente.

FS Cargo SpA è, come già riferito, controllata di Trenitalia SpA, che opera nella produzione, gestione e vendita di servizi di trasporto delle merci e della logistica integrata.

La società chiude il 2006 con un utile netto di 4,2 milioni di euro registrando un sensibile miglioramento (+1,2 milioni di euro) rispetto all'esercizio precedente.

Il miglioramento del risultato è riconducibile principalmente alla variazione positiva del risultato della gestione finanziaria (+1,7 milioni di euro) e alla variazione positiva del risultato della gestione operativa (+0,7 milioni di euro).

Il miglioramento della gestione finanziaria è da porre in relazione al buon andamento delle società controllate che hanno contribuito positivamente alla sostenibilità della società.

Partecipate di FS Cargo sono:

- Italcontainer SpA, società che ha per oggetto l'organizzazione e la commercializzazione dei traffici di container e di unità di trasporto intermodale sia in ambito nazionale che in ambito internazionale. L'esercizio 2006 chiude con una perdita netta di 0,9 milioni di euro rispetto all'utile netto di 1,5 milioni di euro.
- Omnia Logistica SpA, società che ha per obiettivo lo sviluppo e la gestione di sistemi di logistica integrata strada-rotaia ad alto valore aggiunto, dedicati alle grandi aziende industriali e di servizi complementari (terminalizzazione, stoccaggio, gestione ordini, etc.). L'esercizio 2006 chiude con una perdita di 60 mila euro rispetto a un utile netto di 33 mila euro del 2005.
- Omnia Express SpA, operatore logistico per il trasporto delle merci per conto delle società del Gruppo Ferrovie dello Stato. L'esercizio chiude con un utile netto di 1,7 milioni di euro rispetto all'utile netto di 1,1 milioni di euro del 2005.
- Serfer Srl, società che opera nel settore della progettazione, realizzazione, manutenzione e gestione dei raccordi ferroviari e nei trasporti ferroviari in qualità di Impresa ferroviaria rivestendo un ruolo di notevole rilievo nell'ambito della razionalizzazione del sistema terminalistico e della gestione dei servizi ferroviari di manovra. Il bilancio d'esercizio 2006 presenta un risultato netto di 1,5 milioni di euro rispetto all'utile netto di 0,5 milioni di euro di euro dell'esercizio precedente.
- Ecolog SpA, società attiva nel mercato della logistica e del trasporto integrato, principalmente nei settori dell'igiene, dell'ambiente e del territorio, operando sia in Italia che nei Paesi dell'Unione Europea. L'andamento della gestione evidenza, per il 2006, un utile netto di 0,1 milioni di euro rispetto all'utile netto di 0,7 milioni di euro dell'esercizio precedente.
- Cargo Chemical Srl, società che fornisce servizi di trasporto e logistica alle industrie del settore chimico integrando il noleggio del materiale rotabile con l'acquisto e la programmazione delle tratte ferroviarie, con l'organizzazione delle attività di terminalizzazione e in alcuni casi progettando e investendo in

costruzione e gestione di raccordi. Il bilancio d'esercizio 2006 evidenzia un utile netto di 0,7 milioni di euro in lieve peggioramento rispetto all'esercizio 2005 (1 milione di euro).

- Cemat SpA, società che gestisce, organizza e commercializza il trasporto combinato terrestre sia in ambito nazionale che internazionale, dove opera in partnership con i grandi operatori esteri associati all'UIRR (Hupac, Novatrans, Kombiverkher, ecc.). La Cemat SpA è divenuta una controllata di FS Cargo SpA a partire dal 28 febbraio 2006 con una quota del 53,2%. Il bilancio d'esercizio 2006 presenta un utile netto di 3,2 milioni di euro rispetto all'utile netto di 3,4 milioni di euro 2005.

Italferr SpA è la società di servizi di ingegneria del Gruppo. L'attività prevalente è costituita dal presidio dell'area tecnologica, ingegneristica e di controllo della fase esecutiva degli investimenti nella rete ferroviaria. La Società chiude l'esercizio 2006 facendo registrare un utile di 16,5 milioni di euro, dopo ammortamenti per 5,2 milioni di euro e imposte per 23,6 milioni di euro, con un miglioramento di 13,8 milioni di euro rispetto all'esercizio precedente. L'esercizio 2005 si era chiuso con un utile di 2,7 milioni.

Ferservizi SpA è la società di servizi del Gruppo Ferrovie dello Stato. Le sue attività preminenti scaturiscono da specifici contratti stipulati con la controllante e con le altre Società del Gruppo, al fine di rendere servizi in campo amministrativo, informatico e gestionale. La società chiude l'esercizio 2006 facendo registrare un utile netto di 1,3 milioni di euro, dopo ammortamenti e svalutazioni per 3,9 milioni di euro e imposte per 9,9 milioni di euro con un incremento di 1 milione rispetto all'esercizio 2005.

Ferrovie Real Estate SpA è la società del Gruppo cui è affidata la vendita del patrimonio immobiliare non più strumentale all'esercizio ferroviario, assegnatole tramite atto di scissione parziale dalla società RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA, e la gestione economico/patrimoniale degli immobili acquisiti. La missione della società prevede, inoltre, la riqualificazione e la valorizzazione degli asset trasferiti. La società chiude l'esercizio 2006 con un utile di 31 milioni di euro in riduzione rispetto all'esercizio 2005 che chiudeva con un utile di 101,5 milioni di euro.

Grandi Stazioni SpA è la società del Gruppo che provvede alla gestione, riqualificazione e valorizzazione dei complessi immobiliari delle 13 maggiori stazioni della rete ferroviaria, in qualità di soggetto unico e in regime di locazione per la durata di 40 anni. La società chiude l'esercizio 2006 con un utile netto di

17,2 milioni di euro, con un incremento di 1,8 milioni di euro (10,8%) rispetto all'esercizio 2005.

Centostazioni SpA si occupa della gestione del patrimonio costituito dai complessi immobiliari delle centotre stazioni ferroviarie di medie dimensioni di proprietà di RFI – Rete Ferroviaria Italiana SpA; sulla base di un contratto quarantennale, in vigore da aprile 2002, ha ottenuto in esclusiva i diritti di utilizzazione e sfruttamento economico dei suddetti complessi immobiliari, unitamente al mandato a provvedere alla gestione integrata, commerciale e amministrativa, alla riqualificazione e alla valorizzazione del patrimonio immobiliare medesimo. La società chiude l'esercizio 2006 con un risultato netto di 5 milioni di euro con un miglioramento di 1,8 milioni di euro rispetto all'esercizio precedente.

Sita SpA, controllata al 100% dalla sub-holding Sogin Srl, rappresenta la principale realtà operativa per i collegamenti extraurbani a mezzo autobus in concessione regionale. La società chiude l'esercizio 2006 con un risultato negativo per 11,2 milioni di euro. L'esercizio 2005 si era chiuso in sostanziale pareggio.

Fercredit SpA è la società di servizi finanziari del Gruppo Ferrovie dello Stato. La sua attività è rivolta, essenzialmente, allo sviluppo del credit factoring e del leasing sul mercato captive e all'espansione delle operazioni di consumer credit per i dipendenti del Gruppo medesimo. Il bilancio al 31 dicembre 2006 della società è il primo bilancio redatto in base ai Principi Contabili Internazionali IAS/IFRS, divenuti obbligatori per gli intermediari finanziari iscritti nell'Elenco Speciale di cui all' art. 107 del T.U. del Credito in base alle prescrizioni del D. Lgs. n. 38/2005.

La società chiude l'esercizio 2006 facendo registrare un utile di 9,5 milioni di euro (+15,4% rispetto al 2005) e confermando i positivi andamenti degli ultimi esercizi.

Il risultato d'esercizio delle principali società del Gruppo ed i principali risultati ferroviari per il biennio, forniti da Ferrovie dello Stato SpA, sono sintetizzati nei prospetti che seguono.

RISULTATI D'ESERCIZIO DELLE MAGGIORI SOCIETA' DEL GRUPPO

In milioni di Euro

Società	2005	2006
	Utile o (perdita)	**Utile** o (perdita)
F. S. S.p.A.	(544,2)	(1.937,4)
RFI S.p.A.	**0,2**	(197)
Trenitalia S.p.A.	(631,7)	(1.989)
TAV S.p.A.	**=**	**=**
FS Cargo S.p.A.	**3**	**4,2**
Italcontainer S.p.A.	**1,5**	**0,9**
Omnia Logistica S.p.A.	**0,03**	(0,06)
Omniaexpress S.p.A.	**1,1**	**1,7**
Serfer s.r.l.	**0,5**	**1,5**
Ecolog S.p.A.	**0,7**	**0,1**
Cargo Chemical S.r.l.	**1**	**0,7**
Cemat S.p.A.	**3,4**	**3,2**
Italferr S.p.A.	**2,7**	**16,5**
Ferservizi S.p.A.	**0,3**	**1,3**
Ferrovie Real Estate S.p.A.	**101,5**	**31**
Grandi Stazioni S.p.A.	**15,4**	**17,2**
Centostazioni S.p.A.	**3,2**	**5**
SITA S.p.A.	**0**	(11,2)
FERCREDIT S.p.A.	**6,3***	**9,5**

*Senza l'applicazione dei principi IAS, cui Fercredit ha proceduto per il 2006. Il valore ricalcolato per il 2005, secondo i nuovi criteri, è 8,2.

6. GESTIONE ECONOMICA, PATRIMONIALE E FINANZIARIA DI FERROVIE DELLO STATO SPA

6.1 Notazioni di sintesi

Ferrovie dello Stato S.p.A., come più volte riferito, è stata costituita il 15 dicembre 2000 con la denominazione sociale di "Ferrovie dello Stato Holding S.r.l."; è stata successivamente trasformata in Ferrovie dello Stato S.p.A. (delibera assembleare del 13 luglio 2001) ed è divenuta operativa dal 1° luglio 2001, con funzioni di Capogruppo.

FS SpA, che ha il ruolo di holding industriale, è titolare delle funzioni di direzione strategica, di indirizzo gestionale, di governance per le società operative, e cura istituzionalmente la gestione accentrata di alcune aree di maggiore interesse (finanza, relazioni istituzionali, management).

Si riportano qui di seguito i principali elementi relativi alla gestione, desumibili dal bilancio di esercizio, rinviando alle parti successive l'esame più analitico del conto economico e dello stato patrimoniale.

(In migliaia di Euro)

	FS SpA	2004	2005	2006
1	Valore della produzione	163.380	169.020	169.920
2	- di cui Ricavi da vendite e prestazioni	53.253	55.439	56.574
3	Costi della produzione prima degli amm.ti. svalutazioni. accant.ti ed altri	194.003	208.391	209.318
4	**Margine del valore della produzione prima degli amm.ti svalutazioni** (1-3)	**(30.623)**	**(39.370)**	**(39.398)**
5	Ammortamenti. svalutazioni. accant.ti ed oneri diversi di gestione	27.724	41.774	45.120
6	**Margine del valore della produzione** (4-5)	**(58.347)**	**(81.144)**	**(84.518)**
7	Proventi ed oneri finanziari	31.242	112.393	134.072
8	Rettifiche di valore di attività finanziarie	(327.674)	(571.347)	(1.989.616)
9	Proventi ed oneri straordinari	12.725	(673)	4.480
10	**Risultato prima delle imposte** (6+7+8+9)	**(342.054)**	**(540.771)**	**(1.935.582)**
11	Imposte sul reddito d'esercizio	2.800	3.500	1.900
12	**Utile (o perdita) di esercizio** (10-11)	**(344.854)**	**(544.271)**	**(1.937.482)**
B.	Immobilizzazioni	36.009.975	39.096.967	37.752.555
C.	Attivo circolante	4.718.718	5.578.214	7.224.354
D.	Ratei e risconti	29.604	3.172	9.366
	TOTALE ATTIVO	40.758.298	44.678.354	44.986.274
A.	**Patrimonio netto**	**35.648.487**	**38.109.772**	**36.172.290**
B.	Fondi per rischi e oneri	131.565	215.256	278.288
C.	TFR lavoro subordinato	23.808	25.277	24.721
D.	Debiti	4.953.098	6.325.415	8.498.086
E.	Ratei e risconti	1.339	2.635	12.888
	TOTALE PASSIVO	40.758.298	44.678.354	44.986.274

Tanto il bilancio 2005 quanto quello 2006 si chiudono con rilevanti, crescenti perdite di esercizio, rispettivamente di € 544.270.722 e di € 1.937.481.505, che sono state riportate a nuovo.

Entrambe sono state essenzialmente determinate dalla svalutazione della partecipazione in Trenitalia S.p.A. per l'ammontare di € 571,3 milioni, nel 2005 e di € 1.989,4 milioni nel 2006, in conseguenza della perdita sofferta dalla predetta società controllata, a. seguito dell' allineamento del valore di carico della partecipazione al patrimonio netto.

Gli amministratori non hanno invece proceduto, per il 2006, alla svalutazione della partecipazione in RFI, ritenendo che la perdita di valore derivante dal risultato negativo dell'esercizio (€ 197 milioni) non abbia carattere durevole.

La serie negativa della Capogruppo è, però, iniziata nel 2004, che già si era chiuso con una perdita di esercizio di 344,8 milioni di Euro.

Eccettuata la perdita riferibile a Trenitalia, registrata nelle rettifiche di valore di attività finanziarie, e gli effetti prodotti dalla stessa, sono sostanzialmente costanti ed allineate le altre componenti economiche e patrimoniali, salvo i debiti che raddoppiano, quasi, nell'importo rispetto al 2004 passando da 4,9 miliardi a 8,4 miliardi.

È in diminuzione il patrimonio netto che passa da € 38.109.771.616 al 31.12.2005 a € 36.172.290.111 al 31.12.2006, per l'effetto della perdita dell'esercizio di € 1.937.481.505.

Tra i fatti di rilievo per l'esercizio 2006, possono segnalarsi:

- attualizzazione dei contributi statali: i contributi quindicennali (limiti di impegno previsti dalla legge finanziaria 2006 per la linea AV/AC TO-MI-NA (85 milioni dal 2006, ulteriori 100 milioni dal 2007) e per le altre tratte (15 milioni dal 2006) - destinazione modificata dalla legge finanziaria 2007 - per l'ammontare complessivo di € 2.900 milioni (al netto della somma riscossa di 100 milioni), sono stati attualizzati, stipulando con la Cassa Depositi e Prestiti un mutuo per € 2.180 milioni;
- emissioni obbligazionarie: allo scopo di acquisire risorse finanziarie da destinare agli investimenti di Trenitalia S.p.A. per l'ammodernamento del materiale rotabile, la Società ha effettuato emissioni obbligazionarie per complessivi 600 milioni di euro. I prestiti obbligazionari del 2006 - che fanno seguito a quelli contratti nei precedenti esercizi per far fronte alle stesse esigenze - hanno portato il totale delle obbligazioni emesse a 2 miliardi 92 milioni 400 mila euro;

- operazioni sul capitale di Trenitalia S.p.A.: essendosi determinate le condizioni di cui all'art. 2446 cod. civ., l'assemblea di Trenitalia del 12 luglio 2006 ha deliberato di ripianare le perdite al 31 marzo 2006 e quelle pregresse (€ 1.304 milioni). La scarsa redditività della gestione si è manifestata anche nel successivo periodo, tanto da far emergere ancora la fattispecie di cui all'art. 2446 cod. civ. La perdita da ripianare al 31 dicembre 2006 assomma a 1.664,7 milioni. Ferrovie dello Stato SpA, per parte sua, ha proceduto nel corso dell'esercizio 2006 all'aumento del capitale sociale della controllata Trenitalia per un importo complessivo di 910,7 milioni di Euro, mediante rinuncia ai crediti residui derivanti dalla cessione del ramo d'azienda di trasporto;
- aumento del capitale sociale di RFI S.p.A.: il capitale sociale è passato da € 29.932.999.385 al 31 dicembre 2005 a € 32.603.697.108 al 31 dicembre 2006.

Tra i fatti successivi alla chiusura dell'esercizio è da segnalare la scissione totale della Ferrovie Real Estate, che si inserisce nel quadro delle iniziative previste dal piano industriale 2007/2011.

Con l'operazione sono stati trasferiti a Trenitalia un complesso di officine strumentali al trasporto ferroviario ed una quota del fondo rischi e oneri, per un patrimonio netto di circa 511 milioni di euro, che dovrebbe contribuire alla parziale copertura della perdita maturata dalla stessa società

Ferrovie dello Stato viene ad acquisire l'intero patrimonio immobiliare non strumentale, con l'obiettivo di dar corso ad una nuova strategia di gestione di tale patrimonio.

Nelle relazioni sulla gestione, redatte ai sensi dell'art. 2428 cod. civ., gli amministratori hanno riferito in merito all'attività svolta dalla Società nel corso degli esercizi e sulla evoluzione prevedibile della gestione, nient'affatto rasserenante per l'intero Gruppo FS, connessa fondamentalmente alle restrizioni operate dalle leggi finanziarie, al mancato adeguamento delle tariffe, all'onerosità della gestione, ecc., di cui si è riferito nella relazione al bilancio consolidato.

In tale preoccupante contesto, il Collegio dei sindaci ha espresso l'avviso che la pesantezza dello scenario economico-finanziario possa essere risolta soltanto a mezzo di specifiche determinazioni ed azioni dirette a garantire la continuità aziendale, in particolare delle società Trenitalia e RFI.

Anche la società di revisione ha evidenziato, nella propria relazione al bilancio e in un'apposita nota indirizzata anche al Collegio, le difficoltà sopra accennate.

6.2 Conto economico

Il conto economico del 2006 della Capogruppo – che risulta dalla tabella che segue - è dominato dalla svalutazione della partecipazione in Trenitalia, che supera di un ordine di grandezza ogni altra posta del bilancio. Anche le rettifiche di valore nel 2005 e nel 2004, comunque di importo tutt'altro che trascurabile, hanno la stessa origine.

Ci si sofferma su talune componenti significative, che risultano dalla nota integrativa e dalla relazione al bilancio di esercizio.

In aumento il valore della produzione che ammonta a 169.920 mila euro, con una variazione positiva di 900 mila euro rispetto al 2005.

I ricavi derivano principalmente dai rapporti che Ferrovie dello Stato SpA intrattiene nei confronti delle società del Gruppo alle quali fornisce essenzialmente servizi di consulenza e assistenza, brokeraggio e per l'utilizzo del marchio.

Tra i costi della produzione, che raggiungono, nel 2006, i 254 milioni 438 mila euro - con una variazione in aumento di 4 milioni 274 mila euro rispetto al 2005 – in crescita il costo dei servizi e del personale.

Gli accantonamenti per rischi, disposti per 12 milioni 512 mila Euro per il 2006 con aumento di 4 milioni 280 mila Euro rispetto al 2005, sono stati effettuati per tener conto delle passività potenziali che si stima si possano sostenere per contenzioso nei confronti del personale e terzi (7.741 mila Euro per il 2006 e 1.352 mila Euro per il 2005). L'incremento è da porre in relazione essenzialmente alla transazione in corso di definizione riguardo al lodo arbitrale del 13 settembre 2006 relativo alla definizione delle controversie insorte tra Ferrovie dello Stato SpA e i soci di minoranza della società Sogin SpA, a seguito del recesso da parte di Ferrovie dello Stato SpA dal patto parasociale in precedenza sottoscritto, e alla definizione della precedente transazione del 2002 avverso la quale erano stati avanzati numerosi ricorsi (7.725 mila euro). Per quest'ultima transazione risultano inoltre ulteriori accertamenti nella voce del passivo "Altri debiti" (4.325 mila euro).

Nell'ambito dei servizi, ancora in tendenziale incremento, sia pure con relativo contenimento per il 2006, risultano in diminuzione, sempre per il 2006, la voce pubblicità e marketing (-6.124 mila Euro) e la voce servizi amministrativi (-2.490 mila Euro). Quest'ultimo decremento è da attribuire principalmente al rinnovo dei contratti con la controllata Ferservizi SpA, che, oltre a una riduzione dei compensi, ha previsto il trasferimento di alcune prestazioni nel contratto relativo all'Amministrazione del personale.

Il trend crescente del costo del personale, da attribuire prevalentemente alla voce "Altri costi" - e non a quelle Salari e stipendi, Oneri sociali e Trattamento di fine rapporto, che sono in diminuzione - è riferibile essenzialmente all'incremento dell'incentivo per il rinvio del pensionamento (826 mila euro) per le professionalità ritenute essenziali ed all'incremento degli oneri di incentivazione all'esodo, compresi quelli relativi alla cessazione incarichi di talune figure apicali (7.646 mila euro).

Gli accantonamenti per rischi sono stati effettuati per tener conto delle passività potenziali che si stima si possano sostenere.

Gli interessi e oneri finanziari diversi (10.680 mila euro, per il 2006) si riferiscono principalmente agli interessi maturati a favore del Fondo a gestione bilaterale legge n. 449/97 (3.283 mila euro) e alle risultanze delle operazioni di interest rate swap collegate alle operazioni di cartolarizzazione/cessione dei crediti fiscali (6.746 mila euro), di cui si riferisce nell'attivo dello stato patrimoniale.

La posta Svalutazioni di partecipazioni ammonta nel 2006 a 1.989.616 mila euro con una variazione in aumento di 1.418.270 mila euro rispetto al 2005 attribuibile sia alla svalutazione della partecipazione della società Trenitalia SpA per 1.989.403 mila euro, effettuata sulla base delle perdite registrate nel primo trimestre 2006 e dell'ulteriore perdita di valore risultante al 31 dicembre 2006, sia alla svalutazione della partecipazione della società FS LAB SpA per 213mila euro per le perdite 2005.

CONTO ECONOMICO FS SpA	2004	2005	2006
A. VALORE DELLA PRODUZIONE			
1 Ricavi da vendite e prestazioni	**53.253.293**	**55.438.688**	**56.574.401**
5 Altri ricavi	**110.126.627**	**113.581.655**	**113.345.634**
Contributi in conto esercizio	98.630	126.188	83.788
Altri ricavi e proventi	110.027.997	113.455.467	113.261.846
	163.379.920	**169.020.343**	**169.920.035**
B. COSTI DELLA PRODUZIONE			
6 Per materie prime	**191.105**	**205.811**	**163.997**
7 Per servizi	**126.549.503**	**133.677.586**	**132.771.113**
8 Per godimento beni di terzi	**8.614.059**	**9.817.793**	**9.614.634**
9 Per personale	**58.648.595**	**64.689.469**	**66.768.319**
a) Salari e stipendi	43.507.835	46.834.483	42.353.176
b) Oneri sociali	11.682.161	11.288.253	9.460.553
c) Trattamento di fine rapporto	3.436.518	3.600.849	3.515.623
e) Altri costi	22.081	2.965.884	11.438.967
10 Ammortamenti e svalutazioni	**14.639.460**	**16.391.239**	**16.496.540**
a) Ammortamento delle immobilizzaz. immateriali	12.696.144	14.450.628	14.454.289
b) Ammortamento delle immobilizzaz. materiali	1.943.316	1.938.944	2.040.905
d) Svalutazione dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilità liquide	0	1.667	1.346
11 Variazioni delle rimanenze	**0**	**0**	**0**
12 Accantonamenti per rischi	**1.120.050**	**8.232.234**	**12.511.757**
13 Altri accantonamenti	**0**	**0**	**0**
14 Oneri diversi di gestione	**11.964.330**	**17.150.078**	**16.111.755**
	221.727.102	**250.164.210**	**254.438.115**
DIFFERENZA (A-B)	**(58.347.182)**	**(81.143.867)**	**(84.518.080)**
C. PROVENTI E ONERI FINANZIARI			
15 Proventi da partecipazioni	**21.573.334**	**53.306.355**	**90.067.442**
in imprese controllate e collegate	19.767.662	51.498.824	88.286.055
in altre imprese	1.805.672	1.807.531	1.781.387
16 Altri proventi finanziari	**114.086.318**	**130.374.037**	**165.823.387**
a) da crediti iscritti nelle immobilizzazioni	44.077.740	46.089.070	71.190.652
d1) proventi diversi da imprese controllate e collegate	24.687.961	28.116.241	37.370.650
d2) proventi diversi da altri	45.320.617	56.168.726	57.262.085
17 Interessi e altri oneri finanziari	**65.589.109**	**72.560.516**	**126.657.958**
a) Verso imprese controllate e collegate	45.495.747	48.260.824	59.384.145
b) Su debiti obbligazionari	9.715.565	21.960.518	56.594.287
c) Su debiti verso Istituti finanziari	6.320.650	0	0
d) Oneri finanziari diversi	4.057.147	2.339.174	10.679.526
17b Utili (o perdite) su cambi	**(38.828.534)**	**1.272.799**	**4.839.591**
	31.242.009	**112.392.675**	**134.072.462**
D. RETTIFICHE DI VALORE DI ATT. FINANZIARIE			
18 Rivalutazioni	**0**	**0**	**0**
19 Svalutazioni	**327.673.618**	**571.346.605**	**1.989.616.195**
	(327.673.618)	**(571.346.605)**	**(1.989.616.195)**
E. PROVENTI E ONERI STRAORDINARI			
20 Proventi straordinari	**14.853.045**	**5.365.611**	**7.738.087**
21 Oneri straordinari	**2.127.847**	**(6.038.536)**	**3.257.779**
	12.725.198	**(672.925)**	**4.480.308**
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE (A-B+C+D+E)	**(342.053.593)**	**(540.770.722)**	**(1.935.581.505)**
IMPOSTE SUL REDDITO	(2.800.000)	(3.500.000)	(1.900.000)
UTILE (O PERDITA) DELL'ESERCIZIO	**(344.853.593)**	**(544.270.722)**	**(1.937.481.505)**

6.3 Stato patrimoniale

Nelle variazioni delle immobilizzazioni (quasi esclusivamente finanziarie, come è logico attendersi) le variazioni negative di Trenitalia sono state in parte compensate da ricapitalizzazioni di RFI.

Più in particolare, le partecipazioni ammontano complessivamente, per il 2006, a 35.542.110 mila euro con una variazione in aumento di 1.616.079 mila euro rispetto al 31 dicembre 2005.

Le partecipazioni in imprese controllate sono pari a 35.355.016 mila euro con un incremento, nel 2006, di 1.961.485 mila Euro. Le principali variazioni riguardano: l'aumento del capitale sociale della controllata RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA correlato alla riduzione dei crediti per i versamenti in conto futuri aumenti di capitale (2.644.692 mila euro) risultanti al 31 dicembre 2005 e al versamento in conto capitale dei dividendi 2005 percepiti dalla società Ferrovie Real Estate SpA (50.000 mila euro) da destinare agli investimenti; per Trenitalia l'incremento del capitale sociale per 151.794 mila euro mediante utilizzazione del credito relativo alla cessione del ramo d'azienda trasporti, per l'ammontare della rata scaduta il 1° gennaio 2006; l'abbattimento del capitale sociale (1.262.450 mila euro), attraverso l'utilizzo del fondo svalutazione partecipazioni già accantonato al 31.12.2005 (917.747 mila euro) e la rilevazione della perdita per 344.703 mila euro rilevata a rettifica delle attività finanziarie. Il capitale è stato poi ripristinato per 758.963 mila euro mediante utilizzazione del credito residuo relativo alla cessione del ramo d'azienda trasporti. La partecipazione è stata ulteriormente svalutata al 31.12.2006 per 1.644.701 mila euro mediante adeguamento del fondo svalutazione relativo, sulla base della perdita di valore al 31 dicembre 2006.

Le disponibilità liquide ammontano nel 2006 a 2.472.908 mila euro con una variazione in aumento di 1.498.808 mila euro rispetto al 31 dicembre 2005, per la notevole giacenza dei Depositi bancari e postali al 31 dicembre 2006 (2.420.190 mila Euro) . Questa è dovuta essenzialmente all'accredito, avvenuto in data 29 dicembre 2006, del netto ricavo del prestito contratto con la Cassa Depositi e Prestiti per 2.179.858 mila euro, per il quale sussiste il vincolo di destinazione al finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria.

La posta patrimonio netto ammonta, nel 2006, a 36.172.290 mila euro, con una variazione in diminuzione di 1.937.481 mila euro rispetto al 31 dicembre 2005.

Le variazioni intervenute nel periodo riguardano:

• il riporto a nuovo della perdita registrata nell'esercizio 2005 di 544.271 mila euro;

• il decremento per la perdita del periodo di 1.937.481 mila euro.

Il capitale sociale al 31 dicembre 2006, interamente sottoscritto e versato dal socio unico Ministero dell'Economia e delle Finanze, ammonta a 38.790.425.485,00 euro ed è composto da 38.790.425.485 azioni del valore nominale di 1 euro ciascuna.

La posta Fondo per rischi ed oneri ammonta, per il 2006, a 278.288 mila euro con una variazione in aumento di 63.033 mila euro rispetto al 31 dicembre 2005. Gli accantonamenti per il Contenzioso nei confronti del personale e di terzi sono da porre in relazione essenzialmente alla transazione in corso di definizione riguardo al lodo arbitrale del 13 settembre 2006 relativo alla definizione delle controversie insorte tra Ferrovie dello Stato SpA e i soci di minoranza della società Sogin SpA, a seguito del recesso da parte di Ferrovie dello Stato SpA dal patto parasociale in precedenza sottoscritto, e alla definizione della precedente transazione del 2002 avverso la quale erano stati avanzati numerosi ricorsi (7.725 mila euro). Per quest'ultima transazione risultano inoltre ulteriori accertamenti nella voce del passivo "Altri debiti" (4.325 mila euro). Il restante fondo si riferisce al contenzioso nei confronti del personale; esso è da porre in relazione alle contestazioni in essere e alle cause attivate presso le sedi competenti riguardanti prevalentemente rivendicazioni economiche e di carriera.

La posta debiti ammonta, per il 2006, a 8.498.086 mila euro con una variazione in aumento di 2.172.671 mila euro rispetto al 31 dicembre 2005.

In tale ambito appaiono di rilievo le Obbligazioni per 2.092.400 mila euro.

Il ricorso a detti prestiti è finalizzato al finanziamento di investimenti della società Trenitalia SpA per il programma di ammodernamento del materiale rotabile. Il rimborso dei prestiti è previsto in unica soluzione alla scadenza; il godimento delle cedole è semestrale, a tasso d'interesse variabile.

	STATO PATRIMONIALE FS SpA		2004	2005	2006
	ATTIVO				
A.	**CREDITI VERSO SOCI**		**0**	**0**	**0**
B.	**IMMOBILIZZAZIONI**				
I	Immobilizzazioni immateriali		34.281.555	32.567.627	29.042.064
II	Immobilizzazioni materiali		7.608.812	6.363.793	5.807.273
III	Immobilizzazioni finanziarie		35.968.085.072	39.058.036.050	37.717.705.520
	di cui Partecipazioni		*31.248.302.661*	*33.926.031.025*	*35.542.109.886*
	Crediti verso imprese controllate		*4.680.068.407*	*5.064.998.366*	*2.106.750.258*
	Crediti verso altri		*39.714.004*	*67.006.659*	*68.845.376*
		TOTALE B	**36.009.975.439**	**39.096.967.470**	**37.752.554.857**
C.	**ATTIVO CIRCOLANTE**				
I	Rimanenze		0	275.506	0
II	Crediti		3.377.745.878	4.603.838.204	4.751.446.227
III	Attività finanziarie		0	0	0
IV	Disponibilità liquide		1.340.972.074	974.100.180	2.472.907.611
		TOTALE C	4.718.717.952	5.578.213.890	7.224.353.838
D.	**RATEI E RISCONTI**		**29.604.278**	**3.172.418**	**9.365.609**
	TOTALE ATTIVO		**40.758.297.669**	**44.678.353.778**	**44.986.274.304**
	PASSIVO				
A.	**PATRIMONIO NETTO**				
I	Capitale sociale		35.784.870.557	38.790.425.485	38.790.425.485
III	Riserve di rivalutazione		0	0	0
IV	Riserva legale		10.423.539	10.423.539	10.423.539
VII	Altre riserve		27.896.982	27.896.982	27.896.982
VIII	Utili portati a nuovo		170.149.925	(174.703.668)	(718.974.390)
IX	Utile dell'esercizio		(344.853.593)	(544.270.722)	(1.937.481.505)
		TOTALE A	**35.648.487.410**	**38.109.771.616**	**36.172.290.111**
B.	**FONDI PER RISCHI E ONERI**				
2	Per imposte, anche differite		65.757.647	148.221.760	208.748.002
3	Altri		65.807.633	67.033.892	69.540.379
		TOTALE B	131.565.280	215.255.652	278.288.381
C.	**TFR LAVORO SUBORDINATO**		**23.808.204**	**25.276.667**	**24.721.063**
D.	**DEBITI**				
1	Obbligazioni		892.400.000	1.492.400.000	2.092.400.000
5	Debiti verso altri finanziatori		0	0	2.179.858.394
6	Acconti		13.355	0	70.234
7	Debiti verso fornitori		18.642.706	27.901.931	21.731.647
9	Debiti verso imprese controllate		3.749.149.658	4.459.375.744	3.879.111.180
10	Debiti verso imprese collegate		14.287.207	29.322.560	6.534.175
12	Debiti tributari		2.471.800	3.286.732	2.866.010
13	Debiti verso ist. di previdenza e sicurezza sociale		3.019.187	3.771.625	3.275.459
14	Altri debiti		273.114.285	309.356.453	312.239.367
		TOTALE D	**4.953.098.198**	**6.325.415.045**	**8.498.086.466**
E.	**RATEI E RISCONTI**		**1.338.577**	**2.634.798**	**12.888.283**
	TOTALE PASSIVO		**40.758.297.669**	**44.678.353.778**	**44.986.274.304**

7. CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE

1. Il biennio 2005-2006 ha segnato un momento di particolare criticità per il Gruppo FS e per Ferrovie dello Stato S.p.A.

A poco più di un quinquennio dalla ristrutturazione societaria e dalla scelta politica multisocietaria, il nuovo modello organizzativo, oramai completamente realizzato, non pare aver giovato, come era nelle aspettative, al superamento delle difficoltà e disfunzioni, già in precedenza, in parte, manifestatesi e che nel 2006 sono emerse in tutta la loro evidenza, sia sotto il profilo operativo sia sotto il profilo della sostenibilità finanziaria.

A tale situazione si è pervenuti per il Gruppo con un costante incremento dei costi della produzione [prima degli ammortamenti, svalutazioni, accantonamenti ed altri oneri] che sono cresciuti di 482 milioni nel 2006, di 927,5 milioni nel 2005 e del notevole valore di 1.760 milioni di Euro nel periodo 2002-2006. A questi non si è contrapposta una contestuale proporzionale crescita dei ricavi delle vendite e prestazioni (incrementatisi di 94 milioni di Euro nel 2005, di 208 milioni di Euro nel 2006 e di 368 milioni di Euro nel periodo 2002-2006).

E ciò senza che la dinamica incrementale della spesa sia servita a contenere un avvertibile peggioramento della qualità del servizio di trasporto (in termini di pulizia, puntualità e disponibilità del servizio in talune zone del Paese) e senza che la riduzione, da parte dello Stato, degli apporti per il contratto di servizio (- 114 milioni di Euro nel 2006) e per il contratto di programma (- 387 milioni di Euro nel 2006) abbia alleggerito significativamente il peso annuo dell'intervento finanziario statale (che raggiunge i 4.829 milioni di Euro per il 2005 ed i 5.795 milioni di Euro per il 2006).

Il Gruppo, proprio all'approssimarsi del completamento del processo di liberalizzazione del trasporto ferroviario europeo, si è trovato ad attraversare una fase estremamente delicata del suo percorso di sviluppo, per una complessità di fattori che vanno individuati ed analizzati con l'urgenza che la situazione richiede, sì da consentire ai vari soggetti istituzionali interessati di intervenire, ciascuno per la parte di sua competenza, con le opportune azioni.

La manovra tariffaria, cui si è dato avvio dal 2007, con la previsione di aumenti programmati periodici per i servizi ferroviari di media e lunga percorrenza - in coerenza con le linee del Piano industriale 2007-2011 ancora al vaglio dell'Azionista - ed altre operazioni di carattere straordinario disposte per il 2007 stanno determinando un miglioramento della situazione del Gruppo ed in

particolare di Trenitalia già per l'esercizio 2007, anche se sarà da valutare l'eventuale effetto degli incrementi tariffari sul numero dei viaggiatori.

Appaiono, però, necessari interventi organici e con effetti durevoli.

2. Ad avviso della Corte, l'esigenza che si pone in primo piano è quella di una "razionalizzazione" dei rapporti tra Gruppo FS e Stato, nell'interesse della Comunità nazionale e del Gruppo stesso, proprio al fine di una proficua ed economica utilizzazione delle rilevanti risorse impiegate.

V'è, anzitutto, esigenza di certezza e di rispetto degli impegni vicendevolmente assunti.

Alla programmazione e quantificazione congiunta degli interventi e degli oneri di interesse pubblico riferiti ad un determinato arco temporale – che si riflettono sul contratto di servizio e sul contratto di programma e dei quali Stato e Gruppo FS devono valutare "a priori" la sostenibilità finanziaria – non può non seguire la erogazione puntuale ed integrale delle somme stabilite.

Modifiche o deroghe di rilievo, non tempestivamente concordate, alle cadenze temporali od alla entità dei trasferimenti finanziari previsti finiscono per comportare, inevitabilmente, un'alterazione dei caratteri e dei contenuti della gestione, con necessità di interventi estemporanei e di dubbia efficacia e con difficoltà di individuazione delle cause e della riferibilità degli andamenti negativi.

Se è, perciò, necessario che Ferrovie dello Stato SpA, con le sue articolazioni nel Gruppo, punti al risanamento economico ed allo sviluppo dei servizi nei vari settori di attività, con scelte avvedute ed attente, nel rispetto degli obblighi normativi e contrattuali a suo carico, è del pari necessario che anche lo Stato ponga in essere i comportamenti dovuti ed adempia puntualmente alle obbligazioni assunte nei confronti di Ferrovie dello Stato SpA.

La Corte ritiene, peraltro, che, in una prospettiva di reale ed effettiva definizione di rapporti, ruoli e relative responsabilità, si dovrebbe tendere a pervenire ad una netta distinzione – anche sul piano delle evidenze contabili - tra iniziative di interesse pubblico e iniziative da portare avanti in una logica privatistica e di mercato. Scelte, programmazione, responsabilità e vigilanza per la gestione delle prime dovrebbero essere condivise con i pubblici poteri interessati e dovrebbero poter essere oggetto di autonoma considerazione, anche nella fase esecutiva. Per le seconde, rientranti nell'attività squisitamente imprenditoriale, scelte gestionali e responsabilità dovrebbero essere di esclusiva titolarità del management di Ferrovie dello Stato SpA.

In mancanza di una chiara definizione dei rapporti, continuerà l'incertezza attuale in ordine alle cause degli andamenti gestionali negativi, che è difficile

stabilire in quale misura siano attribuibili a fattori dipendenti dalla parte pubblica (quali il blocco delle tariffe o le riduzioni unilaterali dei corrispettivi e dei finanziamenti programmati) ovvero a non appropriate scelte degli amministratori.

3. Sottolineata l'importanza delle suesposte problematiche, la cui soluzione condiziona la stessa esistenza del Gruppo nell'attuale assetto, indicazioni positive si traggono dalle scelte del nuovo management, insediato nel settembre 2006.

Come puntualmente rappresentato dal nuovo Amministratore delegato, in ordine a tematiche e criticità evidenziate dalla Corte, nella relazione al Parlamento sulla gestione per gli esercizi 2003-2004, si sta, tra le altre, affrontando la problematica di una maggiore responsabilizzazione del management ed è allo studio un nuovo sistema di incentivazione per il personale dirigente e per i primi livelli dei quadri.

Dall'Amministratore delegato è stato anche esplicitato l'impegno per più accurati controlli nella gestione delle Società del Gruppo, in vista di realistici obiettivi di risanamento economico e di sviluppo dei servizi nei vari settori di attività, anche ai fini della formulazione del Piano di Sviluppo 2007-2011. È stata, infine, ribadita la fondamentale esigenza di chiarezza e certezza nei rapporti con la parte pubblica, con la quale, peraltro, è stata concordata la importante manovra tariffaria che ha avuto avvio dal gennaio 2007.

Ulteriori segnali positivi possono cogliersi anche dall'andamento della gestione 2007, per la quale la Capogruppo, con riguardo al progetto di bilancio in corso d'approvazione, evidenzia significativi miglioramenti con recupero di redditività, in coerenza con il Piano industriale 2007-2011.

La perdita di esercizio del Gruppo dovrebbe essere contenuta sui 409 milioni di Euro, con diminuzione notevole dei costi operativi (- 1,8%), al netto delle capitalizzazioni, e con incremento dei ricavi operativi (+ 14,7 %).

Anche per Trenitalia SpA il risultato netto negativo d'esercizio (402 milioni di Euro) che si registra per il 2007 è in sensibile miglioramento rispetto alla perdita dell'esercizio 2006.

4. Passando, più specificamente, all'esame della gestione per il biennio 2005-2006, su cui si è riferito nella parte precedente della relazione, è da dire che l'andamento è stato negativo tanto per il Gruppo quanto per Ferrovie dello Stato S.p.A. e per le principali società, titolari del servizio di trasporto e della gestione della rete infrastrutturale.

Il risultato consolidato 2006 ha evidenziato una perdita netta di 2.115 milioni di euro, [di cui 2.119 milioni di euro di pertinenza del Gruppo] dopo quella di 124 milioni del 2004 e di 465 milioni di Euro del 2005. Comunque la tendenza dell'utile a decrescere si è manifestata fin dal 2003, anno nel quale è sceso a 30,5 milioni di Euro dai 76,6 milioni di Euro del 2002.

Rischia, in definitiva, di cronicizzarsi la insufficienza dei ricavi a far fronte ai costi della produzione (prima degli ammortamenti, svalutazioni, accantonamenti ed oneri diversi di gestione) che si presentano in costante aumento (+ 927,5 milioni di Euro nel 2005; + 482,3 milioni di Euro nel 2006). L'aumento del 2006 rispetto al 2002, nel quale l'importo fu pari a 6.702 milioni, è di 1.760 milioni di Euro.

Rispetto al negativo andamento dei costi, non appare soddisfacente neanche l'andamento dei ricavi.

Quelli da "traffico viaggiatori"- clientela ordinaria – hanno registrato nel 2006 un aumento di 97,8 milioni di Euro lievemente superiore a quello riscontrato per il 2005 (pari a 39,9 milioni di Euro); più in particolare, v'è stato un incremento del settore passeggeri nazionale per 133 milioni di euro, dovuto essenzialmente ai maggiori ricavi di Trenitalia SpA nei segmenti a più elevata qualità (ES* e Alta Velocità). Di contro si è registrato un decremento nel traffico internazionale, per 35 milioni di euro, che continua a risentire della forte concorrenza del vettore aereo e in particolare delle compagnie low cost.

I ricavi derivanti dal settore merci si sono incrementati, sempre nel 2006, di 192 milioni di Euro, grazie alla ripresa del trasporto ferroviario delle merci in Europa ed all'entrata nel Gruppo di Cemat SpA.

I ricavi da contratto di servizio pubblico con lo Stato si sono ridotti di 114 milioni di Euro, principalmente a seguito dei tagli voluti dalla legge finanziaria 2006.

Il patrimonio netto è sceso da 38,6 miliardi a 36,4 miliardi di Euro e sono cresciuti i debiti verso le banche e per emissioni obbligazionarie.

Anche per la Capogruppo Ferrovie dello Stato S.p.A., tanto l'esercizio 2005 quanto quello 2006, si sono chiusi con rilevanti, crescenti perdite, rispettivamente di € 544.270.722 e di € 1.937.481.505, che sono state riportate a nuovo.

Le perdite sono state essenzialmente determinate dalla svalutazione della partecipazione in Trenitalia S.p.A. per l'ammontare di € 571,3 milioni di Euro nel 2005 e di € 1.989,4 milioni di Euro nel 2006, in conseguenza della perdita

sofferta dalla predetta società controllata, a seguito dell' allineamento del valore di carico della partecipazione al patrimonio netto.

È in diminuzione il patrimonio netto, che passa da 38.110 milioni di Euro al 31 dicembre 2005 a 36.172 milioni di Euro al 31 dicembre 2006, per l'effetto della perdita dell'esercizio di Euro 1.937 milioni.

In aumento i debiti che raddoppiano, quasi, nell'importo rispetto al 2004 passando da 4,9 miliardi a 8,4 miliardi.

Sulla situazione del Gruppo la componente che ha pesato in misura maggiormente negativa è stato, comunque, come si è detto, l'andamento della gestione di Trenitalia S.p.A., caratterizzato da una forte criticità, e che ha registrato, per il 2006, una perdita di esercizio di 1.989,4 milioni di euro - che si confronta con quella dell'esercizio precedente di 631,7 milioni di euro - versando per l'intero periodo, e fino al 31.12.2006, nelle condizioni previste dall'art. 2446 cod. civ..

Le perdite da ripianare sono risultate pari a 1.644,7 milioni di Euro - a fronte di un capitale sociale di 2.570 milioni di Euro – e pur dopo la ricapitalizzazione effettuata, nel corso dell' esercizio, per complessivi € 910,7 milioni.

Le maggiori difficoltà sono, quindi, ancora una volta riconducibili al servizio di trasporto ferroviario che, nonostante l'aumento dei costi, non accenna a migliorare, nè sotto il profilo quantitativo (e cioè con ampliamento dell'offerta del servizio sulle linee più carenti), né sotto il profilo qualitativo generale.

La scelta del management - comprensibile sotto il profilo gestionale ma che non può non preoccupare a livello di tutela degli interessi pubblici – è presumibilmente quella di privilegiare le tratte più remunerative e nelle quali è prevedibile ci sarà, a breve, competizione sul mercato, lasciando nella situazione attuale le linee tradizionalmente meno redditizie, sulle quali non è economico intervenire in assenza di uno specifico, mirato intervento finanziario pubblico.

Il peggioramento dei livelli di qualità registrata alla fine del 2005, ha indotto Trenitalia a rivedere il modello organizzativo, ripristinando la divisione Trasporto Regionale oltre a prevedere alcuni presidi straordinari di controllo a livello di Capogruppo. Sono stati inoltre attribuiti obiettivi di qualità e di efficienza alle tre Divisioni di mercato Passeggeri Nazionale e Internazionale, Regionale e Cargo, riportando responsabilità e leve gestionali e operative all'interno dei singoli business.

Meno critica appare la situazione della gestione delle infrastrutture, affidata a RFI – Rete ferroviaria italiana S.p.A. che ha chiuso l'esercizio 2006 facendo registrare una perdita di 197 milioni di euro, contro un risultato sostanzialmente in pareggio del 2005.

Sul risultato negativo hanno influito, principalmente, il decremento, nella voce altri servizi e proventi, dei contributi in corso di esercizio ed il minor utilizzo dell'integrazione del fondo di ristrutturazione.

E ciò, nonostante l'ascesa dei ricavi delle vendite e delle prestazioni, lievitati dagli 886 milioni di Euro del 2004 ai 981,5 del 2005, per raggiungere i 1.221 milioni nel 2006. Dalla relazione sulla gestione si desume che l'incremento è stato conseguito con l'entrata in esercizio dell'AV/AC sulle tratte RM-NA e TO-NO, con l'aumento dei treni-chilometro e con la disapplicazione dello sconto già riconosciuto alle imprese ferroviarie.

I ricavi da Stato, derivanti dai contributi in conto esercizio riconosciuti al gestore dell'infrastruttura ferroviaria in correlazione agli oneri di servizio pubblico posti in capo al medesimo dal concedente-Stato, diminuiscono dai 1.304 milioni del 2004 e dai 1.289,1 del 2005 ai 901,8 milioni del 2006 (- mln.387,3). Alla loro contrazione viene principalmente riferita la riduzione dei ricavi operativi ed il saldo negativo del conto economico.

Sul futuro della società, anch'esso, comunque fortemente condizionato dallo svolgimento e dalla regolamentazione dei rapporti con la parte pubblica, le previsioni non sono negative, tant'è che gli amministratori della Capogruppo non hanno proceduto, per il 2006, alla svalutazione della partecipazione in RFI, ritenendo che la perdita di valore derivante dal risultato negativo dell'esercizio non abbia carattere durevole.

Analogamente, il Collegio dei sindaci, con riferimento al vincolo di tendenziale equilibrio economico, al netto degli ammortamenti, posto a carico del gestore dell'infrastruttura dalla normativa comunitaria in materia ferroviaria e nazionale, ha espresso l'avviso che l'equilibrio economico del bilancio della società possa essere conseguito entro breve termine, tenuto conto di fattori positivi rilevabili dalla gestione 2006, quali l'incremento strutturale dei ricavi operativi ed il conseguito contenimento dei costi della produzione per il 2006.

Pur prendendo atto delle favorevoli previsioni, è comunque da sottolineare che i costi della produzione, prima degli ammortamenti, svalutazioni, accantonamenti ed oneri diversi di gestione, sono in aumento nel triennio 2004-2006, essendo passati dai 2.622 milioni del 2004 ai 2.970 milioni del 2005 ed ai 3.139 milioni del 2006.

5. In conclusione, due possono ritenersi i profili di maggior rilievo che emergono dalla considerazione degli andamenti gestori del Gruppo e delle maggiori Società, per il periodo in riferimento, e con riguardo ai quali occorre operare rapidamente al fine di creare i presupposti per una stabile inversione di tendenza:

- quello che fa postulare l'adozione immediata di un complesso di iniziative a livello societario che puntino ad un rapido superamento dell'emergenza per la Società titolare del servizio di trasporto ferroviario, con un rinnovato e rigoroso impegno di Ferrovie dello Stato e di Trenitalia per il rispetto dei principi di economicità, efficienza ed efficacia, sì da poter sostenere l'impatto delle imminente apertura del mercato per il trasporto passeggeri;
- quello che porta a richiedere certezza e rispetto degli impegni nei rapporti tra Stato e Gruppo FS, soprattutto quanto a entità, tempi, modalità e garanzie di erogazione dei trasferimenti contrattualmente dovuti, cui è inevitabile si provveda con puntualità e senza deroghe non concordate.

Ad.to De Gennaro

FERROVIE DELLO STATO S.P.A.

BILANCIO D'ESERCIZIO 2005

PAGINA BIANCA

RELAZIONE
DEL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

PAGINA BIANCA

MISSIONE DELLA SOCIETA'

RFI è la Società del Gruppo Ferrovie dello Stato preposta alla gestione dell'infrastruttura. In base al Decreto del Ministro dei Trasporti e della Navigazione 138 – T del 31 ottobre 2000, la Società gestisce in regime di concessione l'infrastruttura ferroviaria nazionale. Tale concessione è stata rilasciata per la durata di 60 anni.

RFI è proprietaria dell'infrastruttura in parte riveniente dall'ex Ente pubblico (e costituente parte del patrimonio dell'Ente stesso) ed in parte successivamente acquisita con mezzi propri (ottenuti in passato tramite finanziamenti da terzi e, attualmente, tramite versamenti in conto capitale sociale dello Stato prima e di Ferrovie dello Stato dopo).
La Società rappresenta, quindi, a tutti gli effetti in via esclusiva il Gestore dell'infrastruttura nazionale.

Le principali attività correlate alla missione di RFI sono rappresentate da:

- la progettazione, la costruzione, la messa in esercizio, la gestione e la manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale;
- la promozione dell'integrazione delle infrastrutture ferroviarie e la cooperazione con altri gestori delle infrastrutture ferroviarie;
- lo svolgimento delle attività di certificazione ed omologazione del materiale rotabile ai fini della sicurezza della circolazione;
- il completamento del Programma AV/AC, anche attraverso la prosecuzione nel rapporto convenzionale con la Società controllata TAV S.p.A.;
- gli altri compiti attribuiti al Gestore dell'infrastruttura ai sensi della vigente normativa, quali ad esempio: accesso all'infrastruttura ed ai servizi, riscossione del canone per l'utilizzo dell'infrastruttura da parte delle Imprese Ferroviarie, rilascio del certificato di sicurezza.

In tale ambito, le funzioni principali sono costituite da:

- garantire il coordinamento e la sicurezza della circolazione ferroviaria sull'intera rete;
- sviluppare la tecnologia dei sistemi e dei materiali;
- assicurare la piena utilizzabilità ed il costante mantenimento in efficienza delle linee e delle infrastrutture ferroviarie;
- gestire gli investimenti finalizzati al potenziamento, ammodernamento tecnologico e sviluppo delle linee e degli impianti ferroviari;
- realizzare il collegamento ferroviario via mare tra la penisola e le isole maggiori;
- provvedere alla sorveglianza sanitaria dei dipendenti, degli ambienti di lavoro, dei servizi offerti e dei luoghi aperti alla clientela;
- coordinare le attività di ricerca dell'Istituto Sperimentale sui materiali, sui prodotti e sull'ambiente;
- promuovere l'integrazione dell'infrastruttura ferroviaria e la cooperazione con i diversi gestori, con particolare riguardo a quelli dei Paesi dell'Unione Europea.

PAGINA BIANCA

INDICE

Organi sociali e Società di revisione

Lettera del presidente

Informazioni di carattere generale

Principali eventi dell'anno

Risorse umane

Politica ambientale

Rapporto con i clienti

Relazione sulla gestione

Quadro macroeconomico

Andamento dei mercati di riferimento

Andamento economico e situazione patrimoniale – finanziaria

Investimenti

Attività di ricerca e sviluppo

Rapporti con parti correlate

Andamento economico delle società controllate

Azioni proprie

Altre informazioni:

- Indagini e procedimenti giudiziari in corso
- Decreto legislativo 231/2001
- Informativa relativa all'art. 2497 ter

Fatti di rilievo intervenuti dopo la chiusura dell'esercizio

Evoluzione prevedibile della gestione

Proposta del Consiglio di Amministrazione

Prospetti contabili

Stato patrimoniale attivo

Stato patrimoniale passivo

Conti d'ordine

Conto economico

Nota integrativa

SEZIONE 1: Contenuto e forma del bilancio

SEZIONE 2: Criteri di redazione del bilancio e criteri di valutazione

SEZIONE 3: Analisi delle voci di bilancio e delle relative variazioni

- Stato patrimoniale attivo
- Stato patrimoniale passivo
- Conti d'ordine
- Conto economico

SEZIONE 4: Altre informazioni

ALLEGATO – Rendiconto finanziario

ORGANI SOCIALI E SOCIETÀ DI REVISIONE

Consiglio di Amministrazione dal 30 novembre 2004 all'assemblea di approvazione bilancio 2006

Presidente	MASERA Rainer Stefano
Amministratore Delegato	MORETTI Mauro
Consiglieri	BASILE Maurizio
	SOPRANO Vincenzo
	LO BOSCO Dario

Collegio Sindacale dal 27 febbraio 2002 al 3 maggio 2005

Presidente	SETTIMI Giancarlo
Sindaci effettivi	GATTI Serafino
	ROSACE Santo
Sindaci supplenti	BILOTTI Francesco
	LA CAVA Ugo

Collegio Sindacale dal 3 maggio 2005 all'approvazione del bilancio 2007

Presidente	SETTIMI Giancarlo
Sindaci effettivi	GATTI Serafino
	ROSACE Santo
Sindaci supplenti	LOGOTETO Giovanni
	MARENGO Guglielmo

Società di Revisione

PricewaterhouseCoopers SpA

Signor Azionista,

1. nel 2005 RFI ha operato in un contesto economico nazionale caratterizzato da un'assenza di crescita, con riflessi anche sul mercato ferroviario, soprattutto in termini di diminuzione dei volumi di produzione nel settore merci. Il quadro normativo di riferimento ha registrato l'introduzione, in vista del contenimento della spesa pubblica, di ulteriori misure di riduzione dei corrispettivi previsti a favore della nostra Società. In particolare, nel 2005, lo Stato ha ridotto - rispetto agli impegni a suo tempo convenuti con RFI nel Contratto di programma e a parità di prestazioni erogate dalla nostra Società - i contributi in conto esercizio, per un ammontare di 15 milioni di Euro (legge finanziaria 2005). Tale riduzione si è andata a sommare ai tagli posti in essere dallo Stato nell'esercizio 2004 pari a 75 milioni di Euro (legge n. 191 del 30 luglio 2004, di conversione del cosiddetto decreto "tagliaspese").

In questo contesto, RFI ha continuato le azioni, già avviate negli scorsi anni, volte sia ad ottimizzare e a rendere più efficienti i metodi ed i processi di *business* , sia a contenere i costi operativi. Ciò ha permesso a RFI di conseguire performance nei costi di gestione in linea con la *best practice* internazionale, nel pieno rispetto delle esigenze legate alla sicurezza dell'esercizio ferroviario, che si pone a livelli di eccellenza nel panorama europeo. In coerenza con gli indirizzi della Capogruppo, la Società ha, inoltre, proseguito le attività di valorizzazione del proprio patrimonio immobiliare. Ancora, tramite l'adeguamento al tasso d'inflazione del canone di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, richiesto e concesso con DM 24 marzo 2005, i ricavi connessi alle vendite e alle prestazioni hanno registrato miglioramenti.

Quanto sopra ha consentito a RFI di raggiungere, anche nel 2005, un risultato d'esercizio in linea con le disposizioni di cui all'art. 15 del d.lgs.188/2003, che impone al Gestore dell'infrastruttura il tendenziale equilibrio tra ricavi e costi, questi ultimi al netto degli ammortamenti. Il conto economico della nostra Società chiude, infatti, con un Margine Operativo Lordo (MOL) positivo per 38 Mln di euro ed un Utile d'esercizio pari a 159 migliaia di euro.

2. Con riferimento agli investimenti, va sottolineato l'avvio operativo, nel 2005, delle prime tratte AV/AC Roma-Napoli e Torino-Novara, e la consegna all'esercizio di alcune importanti opere. Il volume degli investimenti infrastrutturali è stato pari a 6.426 Mln di euro, di cui 3.054 Mln di euro per la rete storica (+ 22, 5% rispetto all'anno precedente) e 3.372 Mln di euro per il programma AV/AC (con una minore produzione rispetto all'esercizio precedente, dovuta essenzialmente all'ormai matura fase di realizzazione dei progetti relativi all'asse TO-MI-NA). Nel corso dell'anno, sono stati avviati specifici processi di monitoraggio dei piani di investimento della nostra Società con l'obiettivo di ridurre costi e tempi di realizzazione dei progetti. A tal fine, tra l'altro, è stato elaborato uno specifico Piano di contenimento costi relativamente al Progetto AV/AC TO-MI-NA e sono stati ridefiniti i progetti di adduzione del traffico ferroviario tra Battipaglia e Reggio Calabria nel senso di non prevedere in via prioritaria il quadruplicamento della tratta, quanto interventi più economici (e più coerenti in termini di tempi con le necessità trasportistiche dell'area) di velocizzazione e *upgrading* (AV/AC *light*).

3. L'equilibrio di bilancio, conseguito nel 2005, rappresenta, ai sensi del d.lgs. n. 188/2003, un obiettivo inderogabile anche per gli esercizi futuri di RFI. Tuttavia, secondo i dati previsionali del 2006 (di cui al Budget, approvato dal CdA del 20 gennaio 2006), in considerazione del perdurare dei vincoli di finanza pubblica, il conto economico di RFI potrebbe evidenziare un MOL ed un risultato netto negativi, rispettivamente per -213 e -625 Mln di Euro. Negativo (per -3.504 Mln di Euro) si prospetta anche il dato relativo al *Free Cash Flow* operativo.

Tali risultati, evidentemente non compatibili con il richiamato decreto legislativo, sono ascrivibili, in primo luogo, ai nuovi tagli dei trasferimenti a RFI effettuati dalla legge finanziaria per il 2006 (legge n. 266/2005). Con tale legge, lo Stato ha previsto (i) anche per il 2006, minori corrispettivi, a parità di "prestazioni" erogate da RFI, rispetto agli impegni a suo tempo convenuti nel Contratto di programma, nonché (ii) sia per il 2006, sia per gli anni successivi, significativi minori stanziamenti di competenza e di cassa rispetto alle necessità d'investimento formulate dalla Società, oltre ad uno (iii) specifico "definanziamento" per gli investimenti già autorizzati "in competenza" dalle precedenti leggi finanziarie.

Le previsioni relative al 2006 scontano, inoltre, l'entrata in esercizio delle prime tratte dell'AV/AC, con relativo incremento degli ammortamenti e degli interessi sul servizio del debito contratto per la realizzazione delle stesse, a fronte di ricavi che, come noto, sono oggi - e appaiono in prospettiva - inadeguati a coprire i costi.

Al fine di poter valutare l'andamento prospettico della gestione e la perseguibilità nei prossimi anni del tendenziale equilibrio di bilancio, anche su richiesta della società di revisione *PricewaterhouseCoopers*, i dati di *budget* 2006 sono stati sviluppati predisponendo il Piano d'impresa di RFI 2006-2010.

Secondo tale Piano, a legislazione vigente, le criticità relative al 2006 sono destinate ad assumere, a medio termine, carattere strutturale (cfr. note indirizzate al Ministro vigilante delle Infrastrutture e dei Trasporti, rispettivamente il 17 marzo 2006 e l'8 maggio 2006). Pertanto, al fine di consentire a RFI il rispetto dei vincoli di legge, il Piano evidenzia la necessità che lo Stato, a partire dal 2007: (i) ripristini il valore dei trasferimenti in conto esercizio al livello ante 2006; (ii) provveda ad erogare ad RFI le risorse necessarie ad onorare gli impegni contrattuali assunti verso terzi per la realizzazione di investimenti già autorizzati.

In assenza di queste risorse, le problematiche finanziarie di RFI si acuirebbero, con ripercussioni negative sul conto economico e sulla capacità di far fronte all'eventuale servizio del debito aggiuntivo. In questo contesto, il Piano presuppone inoltre che lo Stato: (i) assicuri l'effettiva erogazione "in conto impianti" dei contributi necessari per il finanziamento degli investimenti relativi alla rete tradizionale (cfr. art. 1, comma 86, legge n. 266/2005), nonché la "sincronia" finanziaria tra lo stanziamento e l'erogazione di tali contributi; (ii) risolva la questione relativa al meccanismo di finanziamento del sistema AV/AC (art. 1, comma 84, legge n. 266/2005), al fine di a) definire la tempistica e le modalità in base alle quali RFI potrà effettivamente ricevere le risorse stanziate in conto esercizio, nonché b) accertare se tali risorse siano sufficienti ad assicurare, nel tempo, l'equilibrio economico-finanziario del sistema AV/AC.

Ove si verificassero le condizioni sopra indicate, secondo il Piano di impresa 2006-2010, nel medio termine, l'equilibrio economico finanziario di RFI verrebbe ripristinato, riassorbendo, pertanto, la negativa evoluzione dei conti prospettata per il 2006.

4. I vincoli posti dalla normativa comunitaria e nazionale relativi all'equilibrio economico finanziario, l'ordinata gestione e la sostenibilità dell'esercizio di RFI, il rispetto da parte di RFI dei rilevanti impegni assunti e da assumere nei confronti di terzi e, infine, le relazioni tra RFI stessa e gli intermediari finanziari coinvolti nei progetti di investimento, richiedono, che le Istituzioni competenti, oltre ad onorare gli impegni di cui al Contratto di Programma, predispongano, per il futuro, un quadro di regole certe e vincolanti, soprattutto quanto a entità, tempi, modalità e garanzie di erogazione dei trasferimenti a RFI.

In presenza di perduranti vincoli di finanza pubblica è, altresì, necessario che la Società, in sintonia con la Capogruppo, prosegua il confronto con i competenti Ministeri per porre in essere un programma di rimodulazione degli investimenti, nel senso di una maggiore efficacia e selettività degli stessi, anche alla luce dei criteri di valutazione economico-finanziaria utilizzati in ambito comunitario. Tale revisione, che comunque dovrà dare la priorità ad un livello assoluto di sicurezza d'esercizio, non potrà non partire da un'accurata valutazione del piano economico/finanziario a medio termine del Progetto AV/AC, concernente sia la linea TO-MI-NA, sia il c.d. "Resto del sistema". Dovrà, inoltre, tener conto dello stato di avanzamento, dell'analisi di redditività e dei piani di finanziamento dei principali progetti infrastrutturali che vedono impegnata la nostra Società (BBT – Galleria Base del Brennero, Lione Torino, tra gli altri). In tale contesto, occorrerà inoltre definire il quadro relativo alla Società Stretto di Messina, anche in vista dell'eventuale *upgrading* dell'attuale offerta di traghetti. Tali valutazioni sono necessarie, in primo luogo, per verificare la "viabilità" complessiva del Piano degli investimenti di RFI e, in secondo luogo, per valutare l'impatto del Piano medesimo sui conti economici e finanziari della Società.

Dovrà, inoltre, essere assicurato, con tempestiva regolarità, l'adeguamento annuale del canone d'accesso all'infrastruttura al tasso di inflazione. Ciò, evidentemente, rende necessario un incremento delle tariffe del trasporto passeggeri a media e lunga percorrenza praticate dalle imprese ferroviarie. In ogni caso e in prospettiva, è auspicabile che, a livello nazionale, venga definita una nuova *policy* in materia di pedaggi - con riferimento sia alla rete tradizionale, sia, e soprattutto, alla rete AV/AC - che conduca ad un allineamento dei corrispettivi italiani alla media europea. La tematica delle tariffe e dei pedaggi rimanda a quella, più generale, dell'opportunità che, anche nel settore dei trasporti, sia in futuro istituita un'*Authority* indipendente che definisca le politiche tariffarie e contemperi efficacemente gli interessi di tutti gli *stakeholder* del sistema, ivi inclusi gli investitori privati.

Infine, sotto il profilo operativo, è opportuno, che RFI, accanto alla costante attenzione al contenimento dei costi, utilizzi in modo efficace la leva dei ricavi, non solo attraverso l'adeguamento annuale, previsto per legge, del canone di pedaggio al tasso di inflazione programmata, ma anche diversificando le fonti di produzione dei ricavi stessi, principalmente per il tramite della valorizzazione delle potenzialità reddituali dei propri *asset*, segnatamente nel settore delle stazioni e dei nodi intermodali.

INFORMAZIONI DI CARATTERE GENERALE

PAGINA BIANCA

Il Contratto di Programma

Nel corso del 2005 RFI ha proseguito il suo impegno nelle attività di gestione previste dal Contratto di Programma 2001-2005. Nello specifico, nel mese di marzo è stata predisposta la prevista relazione sullo stato di attuazione degli investimenti fornendo un resoconto, sulla base dei dati di pre-consuntivo, della situazione degli investimenti infrastrutturali alla data del 31/12/2004. L'attività è disciplinata dall'art. 20, comma 2, lettera e) del Contratto, che dispone inoltre che la versione definitiva del documento, redatta con i consuntivi finali, sia elaborata entro il mese di giugno. I documenti in parola (edizioni marzo e giugno 2005 della relazione) sono stati inviati al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ed al Ministero dell'Economia e delle Finanze, come previsto dallo stesso accordo.

Sempre nel mese di marzo, nella seduta del giorno 18, il CIPE ha approvato i Dossier di valutazione degli investimenti AV/AC relativi alla TO-MI-NA, al Terzo Valico dei Giovi ed alla tratta Milano-Verona, ivi incluso il Nodo di Verona, presentati dalla Società nel corso del 2004. Inoltre, nell'atto è stata ribadita l'applicabilità del meccanismo ex art.75 ai progetti approvati, applicabilità già sancita alla fine dell'anno precedente dal decreto interministeriale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e del Ministero dell'Economia e delle Finanze del 24 novembre 2004.

Nei citati Dossier è stata effettuata un'analisi di natura economico-finanziaria con l'obiettivo di fornire degli elementi di valutazione in merito all'adozione del modello di finanziamento delineato dall'articolo 75 della Legge Finanziaria 2003 che, come noto, ha posto a carico di ISPA il compito di finanziare gli investimenti AV/AC.

In data 7 aprile 2005 è stato sottoscritto tra RFI S.p.A. ed il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti il Terzo Addendum al CdP 2001-2005. L'accordo integrativo ha come principali contenuti i seguenti argomenti:

- l'aggiornamento di alcune tabelle (2, 2bis, 3, 4 e 5) relative agli investimenti previsti dal Contratto di programma 2001-2005 in funzione di quanto riportato nella versione del Piano di Priorità degli investimenti di RFI approvato nella seduta del CIPE del 13/11/2003;
- la ripartizione delle risorse apportate al capitale sociale del Gestore dell'infrastruttura contenute nella tabella D della legge n.350 del 24/12/2003 (Finanziaria 2004);
- l'allocazione delle risorse (1.116 milioni di euro) di cui all'art. 11, lettera "b" del Secondo Addendum al Contratto di Programma 2001-2005;
- l'inserimento di una specifica Tabella (Allegato A) relativa ai "Nuovi progetti di Legge Obiettivo".

Nel mese di maggio, in conformità a quanto disposto dall'art. 14, comma 5 del Dlgs 188/03, RFI ha trasmesso al Ministero vigilante il Piano d'Impresa del Gestore per il quinquennio 2006-2010.

Nella seduta del 29 luglio il CIPE ha espresso parere favorevole in merito alla bozza del Quarto Addendum al Contratto di programma 2001-2005 (contrattualizzazione degli stanziamenti inseriti nella legge finanziaria 2005). Successivamente, l'Addendum è stato

esaminato con esito positivo anche dalle competenti Commissioni Parlamentari, ancorché nel corso del 2005 non si sia pervenuto alla sua definitiva formalizzazione.

Nella seduta del 2 dicembre 2005, nelle more della sottoscrizione del nuovo Contratto di Programma 2006-2010, il CIPE, con delibera n. 159, ha disposto la proroga della validità del Contratto di Programma 2001-2005 per tutto l'anno 2006 al fine di consentire il completamento degli interventi prioritari sulla sicurezza, il mantenimento, da parte di RFI, degli obblighi di gestione della circolazione dei treni e le attività di monitoraggio e di vigilanza in capo al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Con la stessa delibera inoltre la Società è stata autorizzata a procedere nell'attuazione degli investimenti prioritari inerenti il settore della sicurezza, anche nelle more della sottoscrizione del Quarto Addendum al CdP 2001-2005.

Il Piano di Priorità degli Investimenti

Nel corso del mese di maggio, in conformità a quanto disposto dall'art. 6.3 del Contratto di Programma, è stato predisposto l'aggiornamento 2005 del Piano di Priorità degli Investimenti (PPI), che costituisce lo strumento di programmazione pluriennale, annualmente rivisto, dei fabbisogni finanziari e di verifica del programma complessivo degli interventi sull'infrastruttura ferroviaria per conservazione, rinnovo e potenziamento delle linee e degli impianti.

L'edizione 2005 mantiene sostanziale continuità di impostazione con quelle dei due anni precedenti: rimangono inalterati, infatti, gli obiettivi strategici, la metodologia di costruzione ed i dimensionamenti del Piano. Viene invece ampliata al 2010 l'estensione della pianificazione finanziaria per i singoli progetti, per tener conto dell'arco temporale di validità coperto dal rinnovo del Contratto di Programma, così come peraltro richiesto dalla Delibera CIPE 91/2004.

Il Piano degli Investimenti 2005 ammonta, in termini di costi a vita intera, ad un totale di 179,4 miliardi di euro (di cui 43,5 miliardi contabilizzati a fine anno) con un incremento rispetto al 2004 di 11 miliardi, pari al 7%. Questa variazione, tuttavia, è determinata quasi esclusivamente dall'ampliamento dei programmi di investimento previsti nel Piano, sia come inserimento di nuovi progetti (3,1 miliardi), sia come estensione al 2010 delle attività di manutenzione straordinaria e di adeguamento a norma diffuse su tutta la rete (6,1 miliardi).

Gli obiettivi di volumi di spesa previsti nel Piano si stabilizzano complessivamente a partire dal 2006 intorno ai 7 miliardi di euro (di cui circa la metà per la rete AV/AC), confermando la significativa crescita - oltre un terzo - rispetto ai livelli del 2003.

Progetti di Legge Obiettivo

A seguito dell'emanazione della Legge 443/2001 (cosiddetta "legge Obiettivo") il CIPE, con delibera del 21/12/2001, ha a suo tempo definito il Primo Programma delle Instrastrutture

Strategiche, indicando l'insieme degli interventi prioritari da realizzare per lo sviluppo della dotazione infrastrutturale.

In tale ambito, in una logica di coerenza del Contratto di Programma 2001-2005 con il Piano delle Opere Strategiche, sono stati contrattualizzati, con l'Addendum 3 al Contratto di Programma i "Nuovi Progetti di Legge obiettivo".

Tali nuovi progetti, unitamente ad altri presenti sin dall'originario Contratto di Programma 2001-2005, sono soggetti all'innovativo regime di tipo normativo, autorizzativo e finanziario definito dalla Legge Obiettivo e dai successivi atti ad essa collegati.

Nel corso dell'anno il CIPE ha approvato, nell'ambito del Programma delle infrastrutture strategiche di cui alla citata Legge Obiettivo n. 443/2001 i seguenti progetti preliminari:

- "Raddoppio tratta ferroviaria Spoleto Terni" sulla direttrice Orte Falconara (delibera 68 del 27/05);
- "Potenziamento della linea Rho - Arona: tratta Rho - Gallarate" (delibera 65 del 27/05);
- "Collegamento ferroviario con l'aeroporto Marco Polo di Venezia" (delibera 69 del 27/05);
- "Completamento raddoppio Messina-Catania: potenziamento linea ferroviaria Giampilieri - Fiumefreddo" (delibera 62 del 27/05);
- "Raddoppio linea ferroviaria Finale Ligure - Andora" (delibera 88 del 29/07);
- "Nodo ferroviario di Falconara" (delibera 88 del 29/07);
- "Potenziamento Bussoleno - Torino (cintura merci) (seduta del 03/08);
- "Potenziamento tratta Bergamo - Seregno gronda est di Milano" (seduta del 02/12);
- "Raddoppio Catania - Siracusa" (seduta del 02/12).

A tutto il 31 dicembre 2005, tuttavia, non sono state ancora erogate alla Società somme derivanti da finanziamenti di Legge obiettivo.

Il sistema Alta Velocità/Alta Capacità

Asse Torino-Milano-Napoli

Anche per l'anno 2005, il progetto AV/AC Torino-Milano-Napoli è stato finanziato nell'ambito del modello introdotto con la Legge Finanziaria per il 2003 (Legge 27 dicembre 2002, n. 289 – art. 75), che aveva istituito un intermediario unico (Infrastrutture S.p.A. – ISPA) incaricato del reperimento sul mercato bancario e sul mercato dei capitali dei fondi necessari per la realizzazione dell'opera. A tale scopo, nel 2003 RFI e TAV hanno sottoscritto con ISPA un contratto quadro di finanziamento (*Credit Facility Agreement* – CFA), nel quale sono definite le linee guida per l'erogazione dei fondi mediante successive *tranches* di finanziamento (*Project Loan Tranches* – PLTs).

Nel complesso, nel corso del 2005, ISPA ha erogato a RFI e TAV 5.781 milioni di euro, mediante la sottoscrizione di 9 *Project Loan Tranche Annexes.*, le cui caratteristiche tecniche sono riportate nella sezione relativa al finanziamento del progetto della presente Relazione sulla

Gestione. Una parte dei fondi erogati sono stati utilizzati per ricondurre nell'ambito dei finanziamenti con ISPA alcuni prestiti contratti da TAV prima del 2003 e garantiti dallo Stato mediante la Legge 78/1994: per maggiori dettagli si fa rinvio al paragrafo "Ristrutturazione del Debito ex Legge 78/94" della presente Relazione sulla Gestione.

In attuazione degli obblighi contrattuali derivanti dalla sottoscrizione del CFA e in ossequio alla normativa regolamentare del Luxembourg Stock Exchange, presso il quale sono quotate le Notes emesse nell'ambito del programma di finanziamento, è stato aggiornato l'*Offering Circular*, documento destinato alla comunità degli investitori che riassume tutte le caratteristiche tecniche, economiche e finanziarie del progetto AV/AC con evidenza dei soggetti coinvolti. RFI ha fornito ad ISPA l'aggiornamento delle sezioni di sua competenza (descrizione di RFI e del progetto AV/AC).

In chiusura d'anno, la Legge Finanziaria per il 2006 (Legge 23 dicembre 2005, n. 266) ha mutato lo scenario di riferimento per il finanziamento dell'opera. Con l'art. 79 si dispone infatti la fusione di Infrastrutture Spa "*per incorporazione con effetto dal 1° gennaio 2006 nella Cassa depositi e prestiti Spa, la quale assume tutti i beni, diritti e rapporti giuridici attivi e passivi di Infrastrutture Spa, incluso il patrimonio separato, proseguendo in tutti i rapporti giuridici attivi e passivi anche processuali*", mentre nell'articolo 81 si dispone che "*la Cassa depositi e prestiti Spa continua a svolgere, attraverso il patrimonio separato, le attività connesse agli interventi finanziari intrapresi da Infrastrutture Spa fino alla data di entrata in vigore della presente legge, ai sensi dell'articolo 75 della legge 27 dicembre 2002, n. 289. Fatto salvo quanto previsto dal citato articolo 75, le obbligazioni emesse ed i mutui contratti da Infrastrutture Spa fino alla data di entrata in vigore della presente legge sono integralmente garantiti dallo Stato*". Per quanto riguarda i futuri fabbisogni finanziari del 2006, la Legge Finanziaria prevede nell'art. 84 che "*sono concessi a Ferrovie dello Stato Spa o a società del gruppo contributi quindicennali, ai sensi dell'articolo 4, comma 177, della legge 24 dicembre 2003, n. 350, e successive modificazioni, di 85 milioni di euro a decorrere dal 2006 e di 100 milioni di euro a decorrere dal 2007*".

Per ulteriori dettagli in merito alla Legge Finanziaria si rinvia al paragrafo "Legge Finanziaria 2006" della presente Relazione sulla Gestione.

Il finanziamento del progetto AV/AC

Torino-Milano-Napoli

Come già ricordato, per l'esercizio 2005 il progetto AV/AC Torino-Milano-Napoli è stato finanziato mediante l'applicazione del *Credit Facility Agreement* stipulato il 23 dicembre 2003 con Infrastrutture S.p.A., nonché dei relativi contratti accessori stipulati in data 29 gennaio 2004.

Alla fine dell'esercizio 2004 risultavano sottoscritti tra RFI, TAV e ISPA i seguenti contratti aventi le caratteristiche riportate (importi in migliaia di euro):

Project Loan Tranche	Tipo di finanziamento-vs-mercato	Data stipula	Ammontare	Prezzo di emissione (1)	Aggio/(Disaggio) di emissione	Durata (in anni) (2)	Tasso	Fisso/Variabile
PLT 1	Notes Series 1	05/02/2004	1.000.000	99,39	(6.130)	10	4,500%	Fisso
PLT 2	Notes Series 2	05/02/2004	750.000	97,37	(19.740)	15	2,250%	Variabile
PLT 3	Notes Series 3	05/02/2004	3.250.000	98,93	(34.645)	20	5,125%	Fisso
PLT 4	Notes Series 4	05/07/2004	1.000.000	99,47	(5.340)	30	5,2000%	Fisso
PLT 5	Funding Loan (BEI)	29/09/2004	1.000.000	100,00		20	4,773%	Fisso
PLT 6	Notes Series 4-2	11/11/2004	500.000	104,95	24.760	30	5,20%	Fisso
TOTALE			**7.500.000**		**(41.095)**			

(1) : Il prezzo di emissione si riferisce all'emissione sul mercato da parte di ISPA dei prestiti obbligazionari sottostanti ai finanziamenti. I disaggi e gli aggi conseguenti rappresentano costi e ricavi per le Società da ripartire pro-quota sulla base dei rispettivi finanziamenti, così come previsto dagli stessi.

(2) : Tali finanziamenti prevedono la possibilità alla scadenza di essere rifinanziati con data inizio rimborso dal 2034 e data estinzione al 2061.

Si evidenzia che sul Project Loan Tranche n. 1 sono stati sottoscritti a seguito di specifiche lettere di autorizzazione di RFI e TAV due Forward Rate Swaps per un capitale nozionale pari a 500 milioni di euro ciascuno rispettivamente con USB Limited e Morgan Stanhley per la copertura del rifinanziamento dal 2014 al 2024, fissando lo stesso ad un tasso rispettivamente del 5,755% e del 5,767%.

Con riferimento al valore attuale di tali contratti di copertura, si veda quanto riportato nel paragrafo "Finanziamenti" della presente Relazione sulla Gestione.

Di tale disponibilità iniziale, al 31/12/2004 sono stati erogati ad RFI e TAV 6.423 milioni di euro; i restanti 1.077 milioni di euro sono stati erogati nel 2005.

Nel corso del 2005, sono stati stipulati 9 *Project Loan Tranche Annexes*, le cui caratteristiche tecniche sono riportate nella seguente tabella (importi in migliaia di euro):

Project Loan Tranche	Tipo di finanziamento vs mercato	Data stipula	Ammontare	Prezzo di emissione (1)	Aggio/(Disaggio) di emissione	Durata (in anni) (2)	Tasso	Fisso/Variabile
PLT 7	Notes Series 5	03/03/2005	350.000	100,00	-	40	5,024% (3)	Fisso
PLT 8	Notes Series 5	03/03/2005	250.000	100,00	-	40	4,800% (3)	Fisso
PLT 9	Notes Series 5	03/03/2005	250.000	100,00	-	40	5,024% (3)	Fisso
PLT 10	Funding Loan (OPI)	03/03/2005	500.000	100,00	-	30	4,8825% (3)	Fisso
PLT 11	Notes Series 4-3	18/04/2005	700.000	113,33	93.338	30	5,200%	Fisso
PLT 12	Notes Series 6	22/04/2005	1.000.000	100,00	-	40	5,480% (3)	Fisso
PLT 13	Notes Series 7	30/06/2005	300.000	100,00	-	30	4,072% (3)	Fisso
PLT 14	Notes Series 8	30/06/2005	100.000	100,00	-	30	4,147% (3)	Fisso
PLT 15	Liquidity Line	10/08/2005	2.000.000 (4)	N/A	N/A	2 (5)	2,342% (6)	Variabile
TOTALE			**5.450.000**		**93.338**			

(1) : Il prezzo di emissione si riferisce all'emissione sul mercato da parte di ISPA dei prestiti obbligazionari sottostanti ai finanziamenti. I disaggi e gli aggi conseguenti rappresentano costi e ricavi per le Società da ripartire pro-quota sulla base della durata dei rispettivi finanziamenti così come previsto dagli stessi.

(2) : Tali finanziamenti prevedono la possibilità alla scadenza di essere rifinanziati con data inizio rimborso dal 2034 e data estinzione al 2061.

(3) : I tassi riportati in tabella si riferiscono ai tassi applicati da ISPA, che derivano dalla sottoscrizione da parte della stessa di alcuni contratti di *Interest Rate Swaps* con diverse istituzioni finanziarie (Morgan Stanley, JP Morgan, UBS Warburg, Lehman Brothers), con lo scopo di coprirsi dal rischio di rialzi del tasso di interesse sui prestiti obbligazionari sottostanti, che sono stati emessi a tasso variabile

(4) : Valore massimo della linea di liquidità. Il valore dell'erogazione effettiva a RFI e TAV al 31/12/2005 è pari a 1.254 milioni di Euro. Entro il 31 dicembre 2005, RFI e TAV hanno richiesto ad ISPA l'intero importo disponibile.

(5) : Durata estendibile al 2008, previo accordo tra le parti

(6) : Media dei tassi applicati, ponderata per il valore dei tiraggi

L'importo effettivamente erogato nel corso del 2005 a valere su tali PLT è pari a 4.704 milioni di Euro. L'importo complessivamente erogato da ISPA a RFI e TAV nel 2005 è quindi pari a 5.781 milioni di Euro, mentre il valore complessivo dei finanziamenti erogati da ISPA ammonta a 12.204 milioni di Euro.

I *Project Loan Tranches* del 3 marzo e del 22 aprile sono stati utilizzati per la ristrutturazione del debito (e dei correlati contratti di copertura del tasso di interesse) contratto da TAV per il finanziamento dell'Asse Torino-Milano-Napoli ante 2003 e garantito dalla legge n 78/94, che è pertanto passato sotto l'alveo dell'articolo 75. Tale operazione ha riguardato i debiti accesi da TAV originariamente con *Dexia Crediop*, WDL, Banca OPI e *Merrill Lynch*, per un totale di 2.350.000.000 euro. In particolare:

- in data 3 marzo è stata definita la ristrutturazione dei seguenti quattro finanziamenti in essere al 31 dicembre 2004 e dei correlati contratti di copertura:
  - due finanziamenti con West DL dell'ammontare di 250 milioni di euro cadauno, scadenti rispettivamente il 19 aprile 2009 ed il 14 febbraio 2012 previa cessione a Dexia Crediop;
  - un finanziamento con Banca Opi dell'ammontare di 500 milioni di euro scadente il 18 settembre 2009;
  - un finanziamento con Dexia Crediop dell'ammontare di 350 milioni di euro scadente il 15 maggio 2012;
- in data 22 aprile è stata definita la ristrutturazione del finanziamento con *Merrill Lynch* dell'ammontare di 1.000 milioni di euro scadente il 18 gennaio 2026.

Quanto sopra è avvenuto con riferimento al mandato conferito, in data 17 dicembre 2004 (a seguito di apposito Decreto del Ministero dell'Economia e delle Finanze), da TAV ed RFI ad ISPA relativo al rifinanziamento ed alla ristrutturazione del debito contratto dalla Società ai sensi della Legge n.78/1994 - con controparti bancarie, a tasso fisso ed a tasso variabile, e dei correlati contratti di copertura del tasso di interesse - prima della costituzione di ISPA stessa.

Tali operazioni hanno comportato la stipula di nuovi *Project Loan Tranche Annexes* (PLT 7-8-9-10-12), a tasso fisso, con ISPA per un ammontare complessivo pari al debito estinto.

Ciò ha determinato anche il trasferimento dei relativi contratti di copertura ad ISPA stessa, mediante appositi atti stipulati con le controparti, con liberazione di TAV da tutte le relative obbligazioni.

Contemporaneamente, TAV ha proceduto al rimborso anticipato dei vecchi finanziamenti al valore nominale mediante l'utilizzo delle risorse derivanti dai sopra citati *Project Loan Tranches.*

Quanto sopra non ha comportato oneri significativi sia con riferimento all'estinzione anticipata degli originari finanziamenti che con riferimento al trasferimento dei correlati contratti di copertura.

Nel mese di luglio ha avuto luogo il pagamento degli interessi dovuti per l'anno 2005. Come previsto dall'*Implementation Decree* del Ministero dell'Economia e delle Finanze del 23 dicembre 2003, recepito nei contratti attuativi del CFA, l'*Amount Due* per l'anno 2005 è stato coperto

integralmente dal Ministero dell'Economia e delle Finanze mediante un aumento di capitale sociale (effettuato l'8 luglio 2005) per circa 285 milioni di euro a Ferrovie dello Stato S.p.A., la quale ha versato a RFI l'intera somma (sempre come aumento di capitale sociale). RFI ha poi a sua volta versato a TAV la quota di sua competenza (circa 281 milioni di euro) come aumento di capitale sociale. Il 20 luglio 2005 ha invece avuto luogo il versamento a ISPA della quota dovuta.

Il 10 agosto 2005 è stato sottoscritto con ISPA il PLT n. 15, che assume la forma di un'apertura di linea di credito del valore massimo di 2 miliardi di euro; nella stessa data, ISPA ha sottoscritto con una *syndacation* di primarie istituzioni finanziarie un accordo dello stesso tipo ("*Medium Term Funding Loan Agreement*"). Entrambi le linee di credito sono di tipo *revolving*, vale a dire che la disponibilità massima può essere ricostituita mediante restituzioni parziali del capitale. Entro il 31 dicembre, RFI e TAV hanno richiesto a ISPA l'intero importo massimo disponibile, pari a 2 miliardi di euro.

Anche nell'anno 2005, RFI ha coperto i fabbisogni finanziari di TAV SpA per il pagamento degli interessi relativi ai finanziamenti accesi nell'ambito della L. 78/1994 e ai finanziamenti a breve accesi per la copertura dei fabbisogni IVA. Nel corso del 2005, RFI ha versato a TAV complessivamente 232 milioni di euro, di cui 76 milioni di euro come aumento di capitale sociale – versati nel mese di luglio – e 156 milioni di euro in conto futuro aumento di capitale sociale.

Relativamente alla politica finanziaria della Società circa eventuali rischi finanziari, l'analisi della situazione finanziaria evidenzia una oggettiva assenza di rischi finanziari.

Il resto del Sistema AC/AV: Terzo Valico dei Giovi tratta AC/AV Milano - Genova e Milano - Verona-Padova

A seguito della delibera CIPE del 29 settembre 2003 n. 78 (che nell'ambito del Primo Programma delle Opere Strategiche legge 443/2001, approvava la progettazione preliminare del Terzo Valico dei Giovi Linea AC/AV Milano-Genova) nel mese di marzo 2004 è stata eseguita una valutazione economica preliminare del progetto Terzo Valico dei Giovi confermata con un Dossier di Valutazione nell'ottobre 2004. Il documento è stato trasmesso ai competenti Ministeri in vista della successiva istruttoria al CIPE.

Nell'ottobre 2004 RFI ha elaborato anche il *Dossier* di valutazione dell'asse AV/AC Milano-Verona-Padova (Venezia) al fine di valutare la sostenibilità del progetto ed il complessivo impatto sui conti della Società. Il documento è stato trasmesso ai competenti Ministeri in vista della successiva istruttoria al CIPE.

In ambedue i *Dossier* è previsto l'intervento dello Stato, non solo a fronte delle esigenze finanziarie ma anche delle esigenze reddituali della Società, attraverso una contribuzione che sollevi la Società stessa da larga parte degli oneri finanziari e di ammortamento.

Con decreto congiunto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e del Ministero delle Economia e delle Finanze del 24 novembre 2004 veniva deliberata l'estensione dello schema di finanziamento relativo all'Asse AC/AV Torino-Milano-Napoli ex articolo 75 anche alle opere del Terzo Valico dei Giovi – Tratta AC/AV Milano-Genova e delle tratte AC/AV

Milano-Verona, incluso l'adeguamento del Nodo di Verona, autorizzando l'innalzamento del Contratto di Finanziamento sottoscritto tra RFI/TAV ed ISPA il 23 dicembre 2003 da 25 a 36 miliardi di euro.

In data 15 dicembre 2004, è stato concesso a TAV un finanziamento pari a 132,3 milioni di euro per far fronte agli adempimenti derivanti dalla transazione definita con il *General Contractor* COCIV. Tale finanziamento, a tasso variabile, è stato rinnovato, rispetto alla scadenza originaria fino al 15 giugno 2006.

Il Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (CIPE) nella seduta del 18 marzo 2005 ha approvato i dossier di valutazione economica del sistema Alta Velocità/Alta Capacità relativi al Terzo Valico dei Giovi e alle linee Milano - Verona e Torino – Milano - Napoli, oltre alle modalità di restituzione del prestito e ha preso atto che nulla osta a che venga dato corso al meccanismo di finanziamento di cui all'art. 75 della legge n. 289/2002.

Nella Legge Finanziaria per il 2006 (Legge 23 dicembre 2005, n. 266), è previsto un contributo quindicennale per il finanziamento dell'opera. Nell'art. 84 si prevede infatti che "*Per il finanziamento delle attività preliminari ai lavori di costruzione, nonché delle attività e lavori, da avviare in via anticipata, ricompresi nei progetti preliminari approvati dal CIPE con delibere n. 78 del 29 settembre 2003, pubblicata nel supplemento ordinario alla Gazzetta Ufficiale n. 16 del 21 gennaio 2004, e n. 120 del 5 dicembre 2003, pubblicata nella Gazzetta Ufficiale n. 132 dell'8 giugno 2004, delle linee AV/AC Milano-Genova e Milano-Verona incluso il nodo di Verona, è concesso a Ferrovie dello Stato Spa o a società del gruppo un ulteriore contributo quindicennale di 15 milioni di euro annui a decorrere dal 2006*".

L'aumento del capitale sociale di TAV

In data 8 luglio 2005, RFI ha sottoscritto per intero l'aumento di Capitale Sociale della controllata TAV per 280.949.680,93 euro deliberato dall'Assemblea Straordinaria del 28 giugno 2005 come riportato nei "Principali eventi dell'anno" della presente Relazione, al fine di finanziare la quota degli interessi maturati ed in scadenza ai sensi del *Credit Facility Agreement* relativi ai finanziamenti presenti nell'*Amount Due* per l'anno 2005, presentato da ISPA nel settembre 2004 ed inoltrato al Ministero dell'Economia e delle Finanze per la copertura del relativo fabbisogno nella Legge Finanziaria per il 2005. Nella stessa data, RFI ha sottoscritto per intero un ulteriore aumento di Capitale Sociale a TAV per 75.919.530,93 euro allo scopo di finanziare i fabbisogni relativi al pagamento degli interessi intercalari per i finanziamenti non rientranti nei rapporti con ISPA. A questi, si aggiungono i versamenti effettuati da RFI a TAV in conto futuro aumento di Capitale Sociale nel corso dell'intero anno 2005, sempre per il finanziamento dei fabbisogni relativi al pagamento degli interessi intercalari, per un totale di 156.131.863,21 euro.

Ristrutturazione del Debito ex Legge 78/94

Nel corso del 2005 si è conclusa la seconda *tranche* della ristrutturazione del debito contratto da TAV nell'ambito del quadro normativo delineato dalla legge n.78/94 al fine della sua

riconduzione nel Programma di finanziamento secondo le nuove logiche dettate dall'articolo 75 della Legge Finanziaria 2003.
L'operazione di ristrutturazione ha l'obiettivo di allungare la durata media dei finanziamenti al fine di renderla più coerente al periodo di previsto utilizzo economico del progetto Alta Velocità/Alta Capacità comportando conseguentemente la sostituzione della garanzia prevista dalla Legge n. 78/1994 (garanzia dello Stato) con quanto previsto dall'art. 75 della sopra richiamata Legge Finanziaria.

Tale legge prevede che " *le risorse necessarie per i finanziamenti sono reperite sul mercato bancario e su quello dei capitali, secondo criteri di trasparenza ed economicità. Al fine di preservare l'equilibrio economico e finanziario del debito nei confronti di ISPA è a carico dello Stato l'integrazione dell'onere per il servizio del debito che non è adeguatamente remunerabile utilizzando i soli flussi di cassa previsionali per il periodo di sfruttamento economico del sistema Alta Velocità/Alta Capacità. Le modalità di determinazione di tali flussi sono disciplinate da un apposito decreto del Ministero dell'Economia e delle Finanze e del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.*"

Contemporaneamente TAV, come meglio evidenziato nella sezione "Finanziamenti" della controllata TAV della presente Relazione, ha proceduto al rimborso anticipato dei vecchi finanziamenti al valore nominale mediante l'utilizzo delle risorse derivanti dai sopra citati *Project Loans Tranches.*

Quanto sopra non ha comportato oneri significativi sia con riferimento all'estinzione anticipata degli originari finanziamenti sia con riferimento al trasferimento dei correlati contratti di copertura.

PRINCIPALI EVENTI DELL'ANNO

Febbraio

Accordo tra Ferservizi, RFI e Ferrovie Real Estate per cessione dei lavori in corso "Nodo di Roma"

In data 9 febbraio l'Assemblea degli Azionisti ha approvato un atto ricognitivo tra la società Ferservizi, RFI e Ferrovie Real Estate in ordine alle attività di valorizzazione svolte nel tempo da Ferservizi e dalla incorporata "Roma Duemila" sul patrimonio immobiliare non strumentale di Ferrovie dello Stato ubicato nel Comune di Roma, consistente nelle aree della stazione di San Pietro, Tiburtina, Ostiense, Trastevere e Quattro Venti.

Accordo tra RFI e Grandi Stazioni

Il 15 febbraio 2005 è stato firmato un verbale di accordo tra RFI e Grandi Stazioni per la definizione dei criteri di riparto degli oneri condominiali previsti dal Contratto RFI/Grandi Stazioni. I nuovi criteri di addebito degli oneri condominiali avranno decorrenza dal 1° gennaio 2005 fino al 31.12.2008.

Marzo

B.B.T. SE

Il 23 marzo 2005 il Consiglio di Sorveglianza della Galleria di Base del Brennero – Brennero Basistunnel BBT SE ha approvato il piano finanziario 2005, che prevede per l'esercizio 2005 un impegno finanziario a carico della parte italiana di 19 milioni di euro (calcolato in misura proporzionale alla quota di partecipazione al capitale sociale) così suddiviso:

- 5.000.000 di euro nel mese di marzo – erogati in aumento di capitale sociale il 25/02/2005;
- 5.000.000 di euro nel mese di giugno – erogati a titolo di riserve di capitale il 24/06/2005;
- 5.000.000 di euro nel mese di settembre – erogati a titolo di riserve di capitale il 15 settembre 2005;
- 4.000.000 di euro nel mese di novembre - erogati a titolo di riserve di capitale il 30 novembre 2005.

Aprile

Interventi sul capitale sociale

In data 4 aprile 2005 l'Assemblea degli Azionisti ha deliberato, in sede straordinaria, l'aumento di capitale sociale da euro 26.866.132.112 a 29.420.757.761 euro (con conseguente modifica dell'art.5 dello Statuto Sociale) mediante emissione, di n. 2.554.625.649 nuove azioni ordinarie del valore unitario di euro 1 (uno) ciascuna da offrire in opzione alla pari all'unico socio Ferrovie dello Stato SpA, che ha sottoscritto e versato l'intero aumento di capitale per l'importo sopra riportato.

Maggio

CONTRATTO FS-IPSE 2000 –Transazione del 9 maggio 2005.

In data 25 ottobre 2000 è stato stipulato il contratto tra RFI (allora Ferrovie dello Stato Società di Trasporti e Servizi per Azioni) e la società IPSE relativo principalmente all'acquisizione, a titolo oneroso, da parte di IPSE medesima del diritto di uso e godimento di 1500 "siti" da selezionare all'interno delle stazioni ferroviarie o aree assimilabili, al fine di installarvi e mantenervi le proprie antenne e apparecchiature destinate alla fornitura del servizio di telefonia mobile UMTS.

Fin dal 2002 il rapporto con la Società IPSE è stato caratterizzato da una serie di eventi critici, culminati prima nel ricorso presentato da IPSE il 19 dicembre 2003 al Tribunale Civile di Roma e successivamente nella richiesta di arbitrato notificata a RFI in data 6 luglio 2004.

Al fine di arrivare ad una definizione della vicenda, sono stati avviati i necessari contatti che, in data 9.05.2005 hanno portato alla stipula della transazione con la quale RFI e IPSE hanno accettato il venir meno del contratto dalle stesse concluso, a seguito del recesso posto in essere da IPSE.

A seguito della transazione RFI rientra nella piena disponibilità dell'infrastruttura ferroviaria con facoltà di avviare nuove analoghe iniziative di sfruttamento economico.

A fronte dei riconoscimenti economici sopra indicati, IPSE ha chiesto di ottenere una sola annualità dei canoni dei contratti di locazione che RFI eventualmente dovesse concludere in futuro con soggetti diversi da TIM e Vodafone nei 36 mesi successivi alla stipula dell'atto di transazione.

Rapporti internazionali

RailNetEurope, l'Associazione tra le Società dell'Infrastruttura europee che dal gennaio dello scorso anno opera sotto la guida di un Presidente di espressione RFI, in occasione dell'Assemblea Generale tenuta a Monaco di Baviera nel mese di maggio ha approvato all'unanimità il bilancio 2004, che si è chiuso in pareggio.

Luglio

Interventi sul capitale sociale

In data 8 luglio 2005, l'Assemblea degli Azionisti ha deliberato un aumento di Capitale Sociale per 360.863.320,00 euro, di cui 284.943.700,00 euro al fine di finanziare la quota degli interessi maturati ed in scadenza ai sensi del *Credit Facility Agreement* relativi ai finanziamenti presenti nell'*Amount Due* per l'anno 2005, ed 75.919.620,00 euro per il pagamento degli oneri sui prestiti *ex lege* 78/1994. Nella stessa data, RFI ha sottoscritto per intero l'aumento di Capitale Sociale della controllata TAV per 356.869.211,86 euro deliberato dall'Assemblea Straordinaria del 28 giugno 2005, così suddiviso:

- per 280.949.680,93 euro al fine di finanziare la quota degli interessi maturati ed in scadenza ai sensi del *Credit Facility Agreement* relativi ai finanziamenti presenti nell'*Amount Due* per l'anno 2005;
- per 75.919.530,93 euro, allo scopo di finanziare i fabbisogni relativi al pagamento degli oneri sui prestiti *ex lege* 78/1994.

Scissione RFI-FRE

A seguito della sopravvenuta esigenza di riassegnare ad RFI asset, già assegnati a Ferrovie Real Estate nell'ambito della scissione parziale del 28.10.2003, e con l'intento di proseguire nel percorso di un riassetto organico e di una distribuzione razionale del patrimonio immobiliare del Gruppo, è stato avviato un programma di riallocazione di aree ed immobili da attuarsi tramite tre distinti progetti di scissione parziali nell'ambito dei quali FRE assegnerà a RFI:

- aree ed immobili ricadenti negli ambiti delle Stazioni di Roma Tiburtina e Torino San Paolo ed altri beni minori;
- aree ed immobili ricadenti negli ambiti della Stazione di Torino Porta Susa – Spina 1 e Spina 2;
- le Officine di Manutenzione Corrente.

In tale ambito, nel corso del primo semestre si è provveduto a formalizzare il primo progetto di scissione – inerente le aree delle Stazioni di Roma Tiburtina, di Torino San Paolo ed altri beni minori – il cui atto del 18 luglio 2005 è stato iscritto presso il Registro delle imprese di Roma in data 25 luglio 2005, con conseguente variazione del capitale sociale delle Società partecipanti.

Con tale atto si è dato esecuzione alle delibere del 9 giugno adottate dalle rispettive Assemblee Straordinarie che hanno approvato il progetto di scissione.

La scissione è stata effettuata sulla base dei valori patrimoniali al 30 settembre con effetti economici dal 25 luglio 2005.

Di seguito si riporta la situazione patrimoniale da scissione:

(importi in euro)

STATO PATRIMONIALE ATTIVO	Ante scissione 30.09.2005	Scissione FRE	Post scissione 30.09.2005
A) CREDITI VERSO SOCI PER VERSAMENTI ANCORA DOVUTI (di cui già richiamati)			
B) IMMOBILIZZAZIONI			
I. IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI			
Totale I	774.406.384	0	774.406.384
II. IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI			
1) Terreni e fabbricati	42.544.465.095	204.110.508	42.748.575.603
2) Impianti e macchinario	68.492.321		68.492.321
3) Attrezzature industriali e commerciali	105.182.273		105.182.273
4) Altri beni	24.605.077		24.605.077
5) Immobilizzazioni in corso e acconti	7.921.031.408	110.782.997	8.031.814.405
Totale II	50.663.776.174	314.893.505	50.978.669.679
III. IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE			
Totale III	6.834.701.291	0	6.834.701.291
Totale B) Immobilizzazioni	**58.272.883.849**	**314.893.505**	**58.587.777.354**
C) ATTIVO CIRCOLANTE			
I. RIMANENZE			
Totale I	194.309.411	0	194.309.411
II. CREDITI			
Totale II	4.511.115.924		4.511.115.924
III. ATTIVITÀ FINANZIARIE CHE NON COSTITUISCONO IMMOBILIZZAZIONI			
Totale III	0	0	0
IV. DISPONIBILITÀ LIQUIDE			
Totale IV	1.118.984.949	0	1.118.984.949
Totale C) Attivo circolante	**5.824.410.284**		**5.824.410.284**
D) RATEI E RISCONTI			
Totale D) Ratei e risconti	**2.366.648**	**0**	**2.366.648**
TOTALE ATTIVO	**64.099.660.781**	**314.893.505**	**64.414.554.286**

(importi in euro)

STATO PATRIMONIALE PASSIVO	Ante scissione 30.09.2005	Scissione FRE	Post scissione 30.09.2005
A) PATRIMONIO NETTO			
I. CAPITALE	29.781.621.081	121.378.304	29.902.999.385
II. RISERVA DA SOPRAPPREZZO DELLE AZIONI	0		0
III. RISERVE DI RIVALUTAZIONE	0		0
IV. RISERVA LEGALE	189.202		189.202
V. RISERVE STATUTARIE	0		0
VI. RISERVA PER AZIONI PROPRIE IN PORTAFOGLIO	0		0
VII. ALTRE RISERVE			
Totale VII	3.211.436.401	0	3.211.436.401
VIII. UTILI (PERDITE) PORTATI A NUOVO	3.594.835		3.594.835
IX UTILE (PERDITA) DEL PERIODO	20.589.322		20.589.322
Totale A) Patrimonio netto	**33.017.430.842**	**121.378.304**	**33.138.809.146**
B) FONDI PER RISCHI E ONERI			
5) Integrazione fondo di ristrutturazione ex lege 448/1998	2.762.267.824	51.027.627	2.813.295.451
Totale B) Fondi per rischi e oneri	**27.456.907.429**	**51.027.627**	**27.507.935.056**
C) TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO	**1.223.443.308**	**0**	**1.223.443.308**
D) DEBITI			
5) Debiti verso altri finanziatori			
- esigibili oltre l'esercizio successivo	130.110.474	142.487.574	272.598.048
	147.343.631	142.487.574	289.831.205
Totale 14)	597.474.298		597.474.298
Totale D) Debiti	**2.268.769.012**	**142.487.574**	**2.411.256.586**
Totale E) Ratei e risconti	**133.110.190**	**0**	**133.110.190**
TOTALE PASSIVO	**64.099.660.781**	**314.893.505**	**64.414.554.286**

Quadrante Europa Terminal Gate SpA

Il 28 luglio è stata costituita la società Quadrante Europa Terminal Gate SpA partecipata al 50% da RFI e per il restante 50% dal Consorzio Zona Agricolo Industriale. Tale operazione, rientra nel più ampio progetto di riorganizzazione della terminalistica e sviluppo della logistica resosi necessario a garanzia dell'adempimento delle attuali prescrizioni normative contenute nel D. Lgs n. 188/2003.

La decisione di RFI di realizzare nell'area veronese uno dei principali poli di smistamento delle merci deriva dalla posizione strategica del Quadrante Europa situato, infatti, in prossimità del crocevia dei corridoi europei Berlino - Palermo e Lisbona – Kiev. La costruzione del nuovo terminal, che prevede un investimento di oltre 15 milioni di euro, si articolerà in più fasi. Il progetto consiste nella realizzazione di piazzali attrezzati con binari e gru a portale, per il passaggio dei container, dai carri merci ai camion, su un'area di circa 300 mila mq, immediatamente adiacenti al terminal esistente.

Potenziamento Bergamo – Treviglio

Il 19 luglio è stato inaugurato il raddoppio del tratto di linea Bergamo - Verdello (direttrice Milano - Treviglio - Bergamo), completando così il raddoppio della linea Bergamo - Treviglio. L'opera va quindi ad aumentare l'offerta di treni disponibili per i pendolari, garantendo un trasporto più efficiente e regolare per la Lombardia. Il progetto interessa tutte le componenti dell'infrastruttura: alla riqualificazione delle stazioni di Verdello e Treviglio, si aggiungerà infatti anche la creazione di 3 nuove fermate (Arcene, Levate e Stezzano), tutte dotate di parcheggi d'interscambio, il che permetterà di attivare un servizio metropolitano lungo la linea Bergamo - Treviglio. Per aumentare gli *standard* di sicurezza tutti i passaggi a livello della linea verranno soppressi e sostituiti da sottopassaggi stradali, pedonali e ciclabili.

Settembre

Atto Ricognitivo RFI – Grandi Stazioni

Per risolvere divergenze interpretative relative al contratto RFI – Grandi Stazioni il Consiglio di Amministrazione di RFI ha approvato nella seduta del 19 settembre 2005, un apposito Atto Ricognitivo. Il complesso delle decisioni oggetto del citato Atto comporta nell'esercizio 2005, rispetto alle condizioni dell'esercizio precedente, un effetto positivo stimabile in 2,3 milioni di euro.

Ottobre

Porta Sud S.p.A.

In data 06 ottobre il Consiglio di Amministrazione ha autorizzato la sottoscrizione e il versamento dell'aumento di capitale sociale della partecipata Porta Sud S.p.A. (partecipata al 40%) per un totale di 200.000 euro. Tale aumento di capitale permette di avviare la prima fase

delle attività di riqualificazione che si concluderà entro il primo semestre del 2006 con la presentazione del piano urbanistico e con l'avvio operativo del progetto.

Interventi sul capitale sociale

In data 13 ottobre 2005 l'Assemblea degli Azionisti ha deliberato un aumento di Capitale Sociale da 29.902.999.385,00 euro a 29.932.999.385,00, per 30.000.000,00 di euro, importo corrispondente al dividendo distribuito da Ferrovie Real Estate a Ferrovie dello Stato SpA.

Novembre

Società terminalistiche

Nell'ambito del processo di riorganizzazione della terminalistica e sviluppo della logistica, RFI, nell'adempimento delle attuali prescrizioni normative contenute nel D. Lgs n. 188/2003, è subentrata nelle partecipazioni detenute da Trenitalia e/o sue controllate in società di terminalistica.

L'acquisizione di tali partecipazioni in società di gestione dei servizi della terminalistica tradizionale è propedeutico all'allargamento a compagini societarie con partner industriali ovvero istituzionali per l'ampliamento del *business* nei servizi della logistica innovativa.

In data 18 novembre 2005 RFI ha acquistato il 51% del capitale sociale della società Nord Est Terminal S.p.A. ed il 43,75% di Società Gestioni Terminali ferro stradali S.p.A. dalla Società FS Cargo S.p.A., controllata 100% di Trenitalia (vedi sezione "Andamento economico delle società controllate").

Certificazione di Qualità

Il 10 novembre 2005 sono state assegnate alla Società dalla SINCERT (Sistema Nazionale per l'Accreditamento degli Organismi di Certificazione), le certificazioni per i sistemi di gestione per la qualità, l'ambiente, la salute e sicurezza sul lavoro e *l'information security* (ISO 9001, ISO 14001, OHSAS 18001 E BS 7799). RFI è l'unica società italiana ad aver conseguito le quattro certificazioni di sistema di gestione attualmente coperte dall'accreditamento di qualità. Il conseguimento delle certificazioni conferma l'impegno di RFI nell'erogazone di un servizio di alta qualità verso i suoi clienti e testimonia l'attenzione posta dalla Società alla salvaguardia dell'ambiente, alla tutela dei diritti fondamentali del lavoro ed alla protezione del circuito informativo.

Causa raggruppamento COSIAC/RFI – Convenzione n. 131/1984 linea Palermo Punta Raisi

In data 3 novembre 2005 la Corte d'Appello di Roma, ha emesso la sentenza n. 4671/2005 in parziale accoglimento dell'appello di RFI, con riconoscimento al raggruppamento COSIAC della complessiva somma di circa 12 milioni di euro, rivedendo fortemente al ribasso sia quanto riconosciuto nel giudizio di primo grado (pari a circa 137 milioni di euro) sia quanto richiesto dalla controparte (circa 2 miliardi di euro). A fronte di tale contenzioso è stato mantenuto in bilancio un apposito fondo rischi.

Convenzione APAT – RFI

Il 14 novembre 2005 è stata siglata a Roma la Convenzione tra APAT (Agenzia per la protezione dell'ambiente e per i servizi tecnici) e RFI per il monitoraggio e il controllo della realizzazione degli interventi per il contenimento e abbattimento del rumore nel settore ferroviario.

In particolare APAT, quale supporto tecnico al Comitato Tecnico Operativo Congiunto (CTOC) del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio, opererà insieme a RFI per gli interventi di mitigazione passiva previsti per il primo quadriennio (a partire dall'anno 2004), in attuazione di quanto disposto dalla Legge Quadro 447/1995 che prevede, all'articolo 10, comma 5, per le società e gli enti gestori di servizi pubblici di trasporto o delle relative infrastrutture, l'obbligo di predisporre piani di contenimento ed abbattimento del rumore nel caso di superamento dei valori limite.

La Convenzione avrà la durata di due anni e potrà essere rinnovata mediante accordo scritto tra le parti.

Dicembre

Progetto Tiburtina – "Attuazione del Piano di assetto"

In attuazione degli indirizzi di Legge 15 dicembre 1990, n. 396 (Interventi per Roma, Capitale della Repubblica), del rinnovo dell'assetto urbanistico - territoriale già oggetto di vari provvedimenti del Comune di Roma, nonché dello specifico accordo di approvazione del Piano di assetto dell'8 marzo 2000, in data 23 dicembre 2005 è stata stipulata la Convenzione tra RFI e il Comune di Roma per l'attuazione della prima fase del Piano di assetto di Roma.

La Convenzione configura una serie di atti di particolare rilevanza e complessità, strettamente connessi o complementari alla attività di realizzazione da parte di RFI della Nuova Stazione Tiburtina.

Più in particolare, i principali obblighi di RFI si sostanziano:

- nella cessione a titolo gratuito al Comune della proprietà di aree da destinarsi a viabilità e parco pubblico, con l'obbligo di RFI di demolire a propria cura e spese alcuni fabbricati ivi esistenti;
- la cessione a titolo gratuito al Comune stesso del diritto di superficie su altre aree, per un periodo di trenta anni, al termine dei quali il diritto medesimo potrà essre esteso a ulteriori trenta anni o, in alternativa, si dovranno raggiungere accordi per la cessione al Comune della piena proprietà delle aree stesse;
- l'impegno a procedere ad ulteriori demolizioni di fabbricati su altre aree, che resteranno nella piena titolarità di RFI, in quanto interferenti con le aree destinate a viabilità.

In contropartita con tali obblighi, il Comune di Roma ha riconosciuto l'edificabilità di ulteriori aree di proprietà di RFI, che, nell'assumere caratteristiche funzionali del tutto diverse da quelle precedenti, acquisiscono un valore ben superiore.

In relazione a quanto sopra riportato, si è provveduto alla eliminazione dei valori iscritti a fronte delle aree cedute a titolo definitivo prevedendo anche la costituzione di un fondo a fronte delle prevedibili spese di demolizione. Nel contempo, è stato incrementato di pari importo il valore di carico delle aree divenute edificabili onde tenere conto del maggior valore da esse acquisito, fermo rimanendo il valore contabile delle aree per le quali è stato ceduto il diritto di superficie, stante le loro caratteristiche di accessorietà e pertinenzialità in virtù del loro apporto funzionale allo sfruttamento economico dell'intero progetto.

In tal modo, si è provveduto ad assicurare una corretta rappresentazione della complessa articolazione di rapporti delineatesi tra RFI e Comune di Roma con la suddetta Convenzione, nella consapevolezza che l'operazione, avente nella sostanza effetti economici analoghi a quelli di una permuta, configura una sostanziale equiparazione tra gli obblighi assunti dalle due parti.

Il collocamento sul mercato – mediante strumenti ancora in corso di definizione - dei diritti edificatori maturati a seguito degli Accordi stipulati con il Comune di Roma permetterà di finanziare la parte di progetto non coperta dalle risorse pubbliche.

Scissioni patrimoniali TAV a favore di RFI

Roma-Gricignano

Al fine di consentire l'entrata in esercizio del lotto funzionale Roma-Gricignano, in data 6 dicembre è stato stipulato l'atto di scissione parziale con la controllata TAV che prevede l'assegnazione ad RFI, quale beneficiaria, del ramo d'azienda composto dal "1° Lotto Funzionale della tratta ferroviaria Alta Velocità/Alta Capacità Roma-Napoli".

Il valore del patrimonio netto assegnato a RFI è pari ad oltre 2 miliardi di euro .

Con tale atto si è dato esecuzione alle deliberazioni del 16 novembre adottate dalle rispettive assemblee straordinarie che hanno approvato il progetto di scissione redatto dai rispettivi Consigli di Amministrazione in data 7 novembre quello di TAV ed in data 9 novembre quello di RFI.

Tale operazione rappresenta lo strumento attuativo individuato dalle parti per dare esecuzione a quanto definito tra le medesime, nella convenzione RFI – TAV. In particolare l'operazione in esame costituisce la prima di una serie di scissioni finalizzate a consentire ad RFI, nella qualità di Gestore dell'Infrastruttura ferroviaria nazionale, di acquisire nel proprio patrimonio, di gestire e conseguentemente di sfruttare economicamente i nodi ferroviari, i lotti funzionali e le tratte del Sistema Alta Velocità/Alta Capacità.

La scissione è stata effettuata sulla base dei valori patrimoniali alla data del 30 settembre e avrà effetto dal 1° gennaio 2006.

Peraltro - con anticipo rispetto all'efficacia della scissione ma successivamente alla stipula dell'atto di scissione – RFI nella propria qualità di gestore della infrastruttura ferroviaria nazionale è stata immessa nel possesso direttamente ed esclusivamente del ramo di azienda in oggetto a partire dal giorno 19 dicembre 2005.

Tenuto conto di ciò e della norma contenuta nell'art. 1465 comma 2 c.c. i costi e i debiti afferenti al ramo stesso che sono stati sostenuti e impegnati dalla Società scissa TAV con competenza successiva all'inizio della gestione di RFI saranno riconosciuti da quest'ultima a TAV, sin da tale momento, come elementi afferenti al ramo stesso.

A tal fine, nonché per accertare l'evoluzione delle poste attive e passive del patrimonio assegnato alla beneficiaria, con riferimento alla data di efficacia della scissione rispetto a quanto evidenziato dalla situazione patrimoniale al 30 settembre, verrà redatta una situazione patrimoniale al 31 dicembre 2005.

Torino-Novara

In previsione dell'entrata in esercizio, nel mese di febbraio 2006, della sub-tratta Torino-Novara, in data 20 dicembre è stato approvato, da parte del Consiglio di Amministrazione, il progetto di scissione parziale che prevede l'assegnazione ad RFI, quale beneficiaria, del ramo d'azienda composto dal "Sub-tratta Torino-Novara della tratta ferroviaria Alta Velocità/Alta Capacità Torino-Milano".

L'Atto di scissione, che produrrà i suoi effetti contabili dal 1° febbraio 2006, è stato sottoscritto tra le parti in data 24 gennaio 2006, in esecuzione delle deliberazioni dell' 11 gennaio 2006 adottate dalle rispettive assemblee straordinarie che hanno approvato il progetto di scissione redatto dai rispettivi Consigli di Amministrazione in data 20 dicembre quello di TAV ed in data 21 dicembre quello di RFI.

Il valore del patrimonio netto che verrà assegnato a RFI sarà pari ad oltre un miliardo di euro.

La scissione è stata effettuata sulla base dei valori patrimoniali alla data del 30 settembre e avrà effetto dal 1° febbraio 2006. L'evoluzione delle poste attive e passive del patrimonio assegnato alla beneficiaria, con riferimento alla data di efficacia della scissione rispetto a quanto evidenziato dalla situazione patrimoniale al 30 settembre, verrà determinata sulla base della situazione patrimoniale al 31 gennaio 2006.

Di seguito si riportano i principali dati circa la consistenza patrimoniale alla data del 31 dicembre 2005 che tiene conto delle scissioni sopramenzionate (importi in milioni di euro):

STATO PATRIMONIALE ATTIVO	Situazione al 31.12.2005	Scissione Roma-Grugliasco	Scissione Torino-Novara	Situazione post-scissioni
B) IMMOBILIZZAZIONI				
Immobilizzazioni Immateriali	13	(2)	(4)	8
Immobilizzazioni Materiali	21			21
Totale B) Immobilizzazioni	34	(2)	(4)	29
C) ATTIVO CIRCOLANTE				
Rimanenze	22.212	(8.336)	(8.485)	13.391
Crediti	2.153	(3)	(10)	2.140
Partite creditorie da scissione	0	0	141	141
Disponibilità liquide	29			29
Totale C) Attivo circolante	24.394	(8.339)	(8.354)	15.701
D) RATEI E RISCONTI	59	(6)	(20)	33
Totale D) Ratei e risconti	59	(6)	(20)	33
TOTALE ATTIVO (B+C+D)	24.487	(8.346)	(8.378)	15.763

STATO PATRIMONIALE PASSIVO	Situazione al 31.12.2005	Scissione Roma-Grisignano	Scissione Torino-Novara	Situazione post-scissioni
A) PATRIMONIO NETTO	6.642	(2.104)	(1.238)	3.300
Totale A) Patrimonio Netto	6.642	(2.104)	(1.238)	3.300
B) FONDI PER RISCHI E ONERI	17			17
Totale B) Fondi per rischi e oneri	17	0	0	17
C) TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO LAVORO SUBORDINATO	4	0	0	4
D) DEBITI				
Debiti verso banche	2.835	(992)		1.843
Debiti verso altri finanziatori	12.460	(4.474)	(4.013)	7.973
Debiti verso controllanti	627	(9)	(9)	609
Partite debitorie da scissione		308	0	308
Altri debiti	1.438	(15)	(1)	1.422
Totale D) Debiti	17.360	(5.182)	(4.023)	12.155
E) RATEI E RISCONTI	464	(60)	(117)	287
Totale E) Ratei e risconti	464	(60)	(117)	287
TOTALE PASSIVO (A+B+C+D+E)	24.487	(7.346)	(5.378)	15.763

Atto Integrativo Modificativo al Contratto RFI/Italferr. Accordo transattivo.

Al fine di ridefinire alcuni aspetti del vigente rapporto contrattuale, integrandone i contenuti in data 16 dicembre 2005 è stato sottoscritto un Accordo transattivo con il quale:

- viene attribuito ad Italferr, nell'ambito del mandato ricevuto, la responsabilità primaria delle attività negoziali per l'affidamento dei lavori, nonché dei rapporti con gli Appaltatori, Fornitori e Contraenti Generali;
- è attribuita ad Italferr la facoltà di assumere decisioni che comportino un aumento dei complessivi costi di realizzazione delle opere dell'intero Progetto previa verifica della copertura economica della quota parte di imprevisti da impegnare;
- viene richiesta ad Italferr, a fronte di tale maggior autonomia, una conseguente maggiore responsabilizzazione sul processo progettuale e realizzativo in modalità "*full service*", attraverso l'individuazione di ulteriori *milestone* contrattuali, relativi alle date di ultimazione delle attività negoziali e di predisposizione degli elaborati finali d'appalto propedeutici al collaudo tecnico/amministrativo.

Sottoscrizione azioni Stretto di Messina

Il 23 Dicembre 2005 sono stati versati gli ulteriori 3/10 in esecuzione dell'aumento di capitale sociale della Società Stretto di Messina deliberato dall'Assemblea straordinaria del 28 aprile 2003, per un importo di 11.982.507,62 euro che ricomprende anche la sottoscrizione delle "azioni inoptate" in misura tale da pervenire, al termine dell'aumento di capitale complessivo, ad una quota di partecipazione nel capitale sociale di Stretto di Messina non superiore al 15%.

Legge Finanziaria 2006 (n° 266 del 23/12/05)

Il 23 dicembre è stata emanata la Legge Finanziaria 2006, e gli atti ad essa collegati (la legge di bilancio, n. 267 del 23/12/05 ed il Decreto del Ministero dell'Economia e delle Finanze denominato "Ripartizione in capitoli delle Unità previsionali di base relative al bilancio di previsione dello Stato per Fanno finanziario 2006"). In sintesi, da un punto di vista finanziario, i provvedimenti hanno disposto quanto di seguito riportato:

- trasferimenti in conto esercizio per l'anno 2006 a beneficio di tutto il Gruppo FS per un importo di 1.325,8 milioni di euro, senza specificare puntualmente, diversamente dagli anni precedenti, la ripartizione tra le società del Gruppo;
- autorizzazioni di spesa (competenza) in conto investimenti pari a 1.700 milioni di euro (tabella D: 0, 850, 850 milioni di euro rispettivamente per gli anni 2006, 2007 e 2008),
- una riduzione di autorizzazioni di spesa precedentemente disposte per un importo complessivo di 3.789 milioni di euro (tabella E: diminuzione di 1.200 milioni di euro per ciascuna annualità del triennio 2006-2008 a valere sul cap. 7122 e di 189 milioni di euro complessivi nel biennio 2006-2007 sul cap. 7123)
- contributi quindicennali in conto impianti (art.1, comma 84) per il Sistema AV/AC in misura pari a 85 milioni di euro (dal 2006) e 100 milioni di euro (dal 2007) per la prosecuzione degli interventi relativi al "Sistema alta velocità/alta capacità" e di 15 milioni di euro (a decorrere dal 2006) per il finanziamento delle attività preliminari ai lavori di costruzione, nonché delle attività e lavori, da avviare in via anticipata, ricompresi nei progetti preliminari approvati dal CIPE del Terzo Valico dei Giovi e della linea AV/AC Milano-Verona, incluso il nodo di Verona.
- autorizzazioni di cassa per l'anno 2006 pari a 415 milioni di euro (276 milioni di euro sul capitolo 7122 e 139 milioni di euro sul capitolo 7123).

Il volume di finanziamenti stanziato risulta - sia per la parte in conto esercizio sia per quella in conto investimenti e, per quest'ultima, tanto sia sotto il profilo della competenza quanto sotto quello della cassa - significativamente inferiore rispetto alle pianificazioni effettuate dalla Società e sottoposte all'attenzione dei competenti Ministeri con i documenti di programmazione.

RISORSE UMANE

Generalità

Nel corso dell'anno è proseguita l'opera di contenimento degli organici in esito delle domande di risoluzione incentivata del rapporto di lavoro rivolto all'incremento della produttività.

È proseguita infine l'acquisizione dal mercato di professionalità nei profili di Capo Tecnico (106 unità) e di Operatore della manutenzione (441 unità) per le esigenze di manutenzione delle nuove tecnologie ed in previsione dell'attivazione delle linee A.V/AC Roma-Napoli e Torino-Novara.

Viene qui di seguito rappresentata l'evoluzione e la ripartizione degli organici, nel periodo 1 gennaio 2005 – 31 dicembre 2005:

- consistenza del personale della Società Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. al 1 gennaio 2005: pari a n° 35.625 unità (di cui 363 Dirigenti e 35.262 Agenti 1^ - 9^);
- consistenza del personale RFI al 31.12.2005: pari a n° 35.158 unità (di cui 357 Dirigenti e 34.801 Agenti 1^ - 9^).

Il saldo netto deriva da ingressi per 1.028 unità ed uscite per 1.495.

Il costo del lavoro

Per quanto riguarda il costo del lavoro, è stato rinnovato il CCNL relativamente alla parte economica per il biennio 2005-2006 che prevede l'adeguamento dei minimi in tre fasi:

- incremento di 40 euro medi più oneri sociali dal 1° settembre 2005;
- incremento di 30 euro medi più oneri sociali dal 1° gennaio 2006;
- incremento 30 euro medi più oneri sociali dal 1° settembre 2006.

Nel mese di agosto 2005 è stato corrisposto un importo *una tantum* di 320 euro medi più oneri sociali a sanatoria del periodo gennaio-agosto 2005.

La formazione

Le principali iniziative istituzionali hanno riguardato nel corso del 2005 le tematiche della cultura d'impresa, riferite in particolare al funzionamento del sistema azienda nel suo complesso, alle metodologie e strumenti per la gestione e valorizzazione delle risorse umane ed all'area amministrativo-finanziaria aziendale.

Gli interventi più significativi hanno interessato:

- laureati neo-assunti con Contratto di Inserimento;
- personale dirigente e quadri per la Formazione linguistica;
- quadri per lo sviluppo delle competenze;
- medici per il Progetto formativo Sanità (Educazione Continua in Medicina/ECM);
- personale del Genio ferrovieri;
- formatori per la Formazione;
- studenti per il Master di 2° livello in Ingegneria delle Infrastrutture e Sistemi ferroviari in collaborazione con l'Università di Roma "La Sapienza".

Sono state inoltre promosse importanti iniziative per consolidare e sviluppare le competenze riferite alle aree professionali fondamentali che governano i processi di *business* caratteristici di RFI (circolazione, manutenzione, commerciale, investimenti).

Tale formazione è propedeutica alle evoluzioni tecnologiche, normative, organizzative, ed è finalizzata al raggiungimento degli obiettivi strategici di RFI: miglioramento dei livelli di sicurezza, affidabilità e disponibilità degli impianti e costante potenziamento tecnologico e strutturale degli stessi, al fine di offrire alle Imprese Ferroviarie (IF) una gamma di tracce sempre più ricca, diversificata e appetibile.

Le principali iniziative di business hanno interessato il seguente personale:

- gli istruttori ed il personale operativo che dovrà operare sulle linee AV/AC Roma-Napoli e Torino-Novara per la formazione specifica (nuove abilitazioni ed integrazioni delle abilitazioni già possedute);
- personale tecnico per la formazione propedeutica all'attivazione di nuovi impianti ACS (Apparato Centrale Statico);
- i gestori della circolazione per il progetto SCC (Sistema Centrale Circolazione);
- personale del movimento per l'utilizzo del sistema integrato di gestione della circolazione (PIC);
- tutto il personale in possesso di abilitazioni per la revisione dei sistemi abilitativi (conversioni ed integrazioni delle abilitazioni già possedute);
- gli ingegneri per l'ingegneria della manutenzione;
- i tecnici specialistici per l'aggiornamento del settore della manutenzione.

Nel corso del 2005 RFI ha erogato formazione al personale delle Imprese Ferroviarie certificate riguardante sia l'accreditamento degli Istruttori delle stesse IF, sia le attività di aggiornamento normativo e regolamentare per il mantenimento delle competenze professionali.

Infine, RFI ha sviluppato progetti formativi a responsabilità territoriale riguardanti prevalentemente attività di aggiornamento tecnico professionale ed interventi abilitativi. Tali azioni hanno avuto l'obiettivo primario di assicurare la sicurezza dell'esercizio ferroviario e l'efficienza delle attività lavorative, rinforzando le tradizionali competenze di mestiere e sviluppando quelle connesse ai cambiamenti tecnologici ed organizzativi.

La sicurezza sul lavoro

RFI a supporto della competente struttura della Capogruppo, ha partecipato attivamente al gruppo di lavoro istituito presso Confindustria relativamente alle tematiche connesse all'attuazione della Legge 308/2004 c.d. "Delega Ambientale" per il riordino, il coordinamento e l'integrazione della legislazione in materia ambientale. In questa sede sono state elaborate le proposte datoriali, che in parte sono state recepite nel testo di proposta di Decreto Legislativo emanato dal Consiglio dei Ministri.

Inoltre nell'ambito della collaborazione con il Consiglio Nazionale delle Ricerche, sono proseguite le attività connesse agli accordi stipulati con tale istituto, riguardanti:

- "Sperimentazione di un processo di risanamento del *ballast* ferroviario e recupero degli sfridi come materiale da costruzione";
- "Ricognizione dei litotipi utilizzati come pietrisco nelle massicciate ferroviarie della regione Piemonte, ai fini della mappatura dei componenti inquinanti accidentali";
- "Sperimentazione e studio del processo meccanochimico di trattamento e recupero di traversine ferroviarie impregnate con olio di creosoto".

POLITICA AMBIENTALE

Inquinamento elettromagnetico

Nel corso del 2005 è stata garantita la sorveglianza fisica delle radiazioni (DLgs 230/95, Dlgs 241/00) nei seguenti campi: "radiodiagnostica" con il controllo presso gli Uffici Sanitari della Direzione Sanità, "industriale" con il controllo dei rilevatori di fumo a contenuto radioattivo installati nelle sale operative e nelle navi traghetto; "trasporto delle materie radioattive" per il quale oltre alla istituzionale attività da parte dell'Esperto Qualificato", è stata prestata specifica consulenza per l'attivazione/abilitazione della stazione di Corso per l'effettuazione dei trasporti nucleari derivanti dallo smantellamento della Centrale Nucleare di Corso.

Inquinamento acustico e atmosferico

Per il Piano di risanamento acustico per l'abbattimento del rumore prodotto dal passaggio dei treni RFI ha avviato le attività (in prima fase progettazione, quindi approvazione da parte degli Enti locali, attività negoziale per le gare d'appalto e realizzazione) per gli interventi programmati nel quadriennio 2004-2007.

Nella luglio 2004, infatti, la Conferenza dei Presidenti delle Regioni e delle Province Autonome (Conferenza Unificata) ha approvato, con alcune prescrizioni di dettaglio, la prima fase degli interventi di mitigazione ambientale.

Nelle 20 regioni italiane il Piano interventi di contenimento e riduzione del rumore ferroviario sull'intera rete, che saranno realizzati da RFI in quindici anni, prevede la realizzazione di 5.636 barriere fonoassorbenti, per uno sviluppo complessivo di circa 3.606 km, con un costo globale stimato in circa 6,8 miliardi di euro.

La Legge Quadro sull'Inquinamento Acustico ha introdotto l'obbligo per società e enti gestori di servizio pubblico (trasporto e infrastrutture) di presentare, ai Comuni e alle Regioni interessate, un piano per il contenimento e l'abbattimento del rumore, qualora vengano superati i valori stabiliti, con particolare attenzione ai siti che la legge definisce "recettori sensibili" (scuole, ospedali e case di cura), destinando una quota, non inferiore al 7 per cento, dei fondi di bilancio per la manutenzione straordinaria e il potenziamento infrastrutturale. Nell'ambito dei controlli della velocità dei treni (CVT) relative alle due tratte AV/AC Roma-Napoli e Torino-Novara, sono state eseguite verifiche di conformità delle barriere acustiche agli *standard* di RFI con particolare attenzione al raggiungimento dell'obiettivo progettuale di riduzione del rumore entro i limiti di legge (che non sono stati superati).

Numerose indagini fonometriche sono state effettuate per le cosiddette "sorgenti fisse", in particolare gruppi di continuità e nelle Sotto Stazioni Elettriche (SSE), nell'ambito del progetto "Sistema di Gestione Ambientale" di RFI mirato a conseguire la certificazione secondo i requisiti imposti dalle norme ISO 14000.

RAPPORTO CON I CLIENTI

Generalità

Il mercato di riferimento, oltre alla società del Gruppo Trenitalia S.p.A., vede la presenza di:

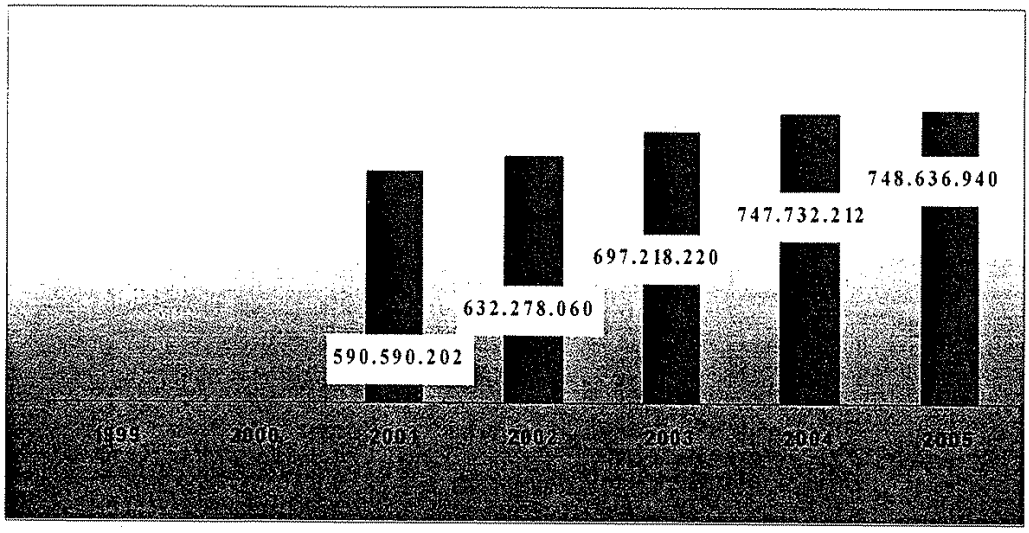
- 38 Imprese Ferroviarie munite di licenza del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti;
- 21 Imprese Ferroviarie certificate in sicurezza da RFI;
- 8 Imprese Ferroviarie con contratti di utilizzo attivi per l'orario in vigore "traffico merci";
- 5 Imprese Ferroviarie con contratti di utilizzo attivi per l'orario in vigore "traffico viaggiatori".

Inoltre, 3 Imprese Ferroviarie straniere effettuano trasporto in territorio italiano tramite Imprese Ferroviarie partner italiane.

Con Disposizioni n.48 del 10/12/2004 e n. 5 del 16 febbraio 2005 a firma dell'Amministratore Delegato di RFI è stato emanato formalmente l'aggiornamento del Prospetto Informativo della Rete (P.I.R.).

In linea con la normativa vigente, il 25 marzo è stato pubblicato su tre quotidiani a tiratura nazionale un apposito comunicato riguardante l'avvio in data 11 aprile delle attività per l'assegnazione di tracce orario relative al prossimo periodo d'orario avente validità 11 dicembre 2005 – 9 dicembre 2006.

Di seguito si riportano i dati relativi ai contratti sottoscritti (valori in euro) (ammontare dei ricavi programmati relativi a: pedaggio netto + energia elettrica + servizi accessori a inizio orario):



***European Performance Regime* (EPR)**

L'EPR è un sistema di controllo delle prestazioni ferroviarie che prevede attribuzione di penali e/o compensazioni ai soggetti che provocano e/o subiscono perturbazione alla circolazione ed ha come obiettivo quello di incentivare Imprese e Gestori ferroviari a ridurre al minimo le disfunzioni del servizio e a migliorare le performance dei trasporti internazionali. Il progetto è stato lanciato dall'UIC nel 2000 ed il Project Management è stato affidato ad RFI.

Conclusasi la fase sperimentale, in ottemperanza a quanto stabilito dall'articolo 21 DLgs. 188/2003, dal 1° gennaio 2005 il sistema europeo di Performance Regime è formalmente attivo sulla rete ferroviaria nazionale italiana. La decorrenza dei flussi finanziari è stata fissata nel 1° aprile 2005, ma le modalità operative di applicazione – da attivarsi con gradualità (10% 2°trim., 20% 3°trim. e 50% 4° trim.)- sono tuttora in fase di definizione.

La qualità del servizio

RFI ha ottenuto nel mese di novembre, come meglio evidenziato nella sezione "Principali eventi dell'anno" della presente Relazione, un riconoscimento di eccellenza da parte del Sincert (Sistema Nazionale per l'Accreditamento degli Organismi di Certificazione) ed è così risultata la prima ed unica Società italiana, su oltre centomila, in possesso delle 4 certificazioni di sistema di gestione per la Qualità, l'Ambiente, la Salute e sicurezza sul lavoro e l'*Information security* (ISO 9001, ISO 14001, OHSAS 18001 E BS 7799), attualmente coperte dall'accreditamento di qualità.

A fine 2005, inoltre, si registra il completamento della fase progettuale del Sistema Integrato di Gestione per la Sicurezza della circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario, SIGS.

Il progetto SIGS si prefigge di rendere uniformi all'interno dell'organizzazione gli approcci alla gestione dei processi, da quelli prettamente legati alla realizzazione dei servizi (es.: insieme delle attività di controllo della circolazione dei treni e della manutenzione dell'infrastruttura), alle gestione delle risorse (es.: qualifica del personale basata su concetti di mantenimento delle competenze e ottimizzazione dell'utilizzo dei supporti informatici esistenti e della loro integrazione) a quelli gestionali (es.: azioni e piani di miglioramento), contribuendo ad innalzare sensibilmente il livello medio di conoscenza delle tematiche relative alla qualità, all'ambiente e alla sicurezza del lavoro e conseguentemente il livello culturale dell'intera Società. Lo sviluppo del progetto ha fatto leva sugli strumenti fondamentali per attuare un effettivo controllo delle attività gestionali ed operative che possono influenzare la sicurezza della circolazione e dell'esercizio ferroviario: le risorse umane e i sistemi informativi di supporto.

In questa ottica il SIGS, coerentemente al modello ISO 9001, individua come necessità inderogabili la definizione delle competenze ad *hoc* (istruzione, addestramento, abilità ed esperienza) per ricoprire la mansioni previste, l'erogazione della formazione necessaria attraverso docenti di comprovata idoneità, la valutazione dell'efficacia delle azioni intraprese per il rilascio delle abilitazioni e delle relative eventuali azioni correttive, e il mantenimento la registrazione delle attività svolte.

Il progetto considera inoltre l'ampliamento dei sistemi informativi di supporto con l'introduzione su scala nazionale di applicazioni *web based* in grado di agevolare l'esercizio del sistema di gestione integrato stesso e di facilitare la diffusione delle conoscenze, utilizzando e consolidando gli applicativi *software* già disponibili presso RFI.

Il controllo gestionale dei processi sensibili alla sicurezza passa quindi attraverso un articolato sistema di tracciabilità delle azioni quotidianamente eseguite, organizzato in coerenza con gli *standard* ISO, in ciò recuperando e salvaguardando la cultura, la sensibilità, la prassi, in sintesi tutto il patrimonio culturale - operativo delle risorse umane preposte ai processi di business di RFI.

In tema di sviluppo e adozione di sistemi di gestione per la qualità, nel secondo semestre 2005 si è provveduto alla definizione dei modelli secondo lo schema ISO 9001 per la gestione delle attività di progettazione e di validazione progetti (in conformità alla legge 109/94 e s.m.i. – legge Merloni). Nello stesso periodo si è provveduto all'aggiornamento dell'applicativo *Cruisenet* facendo in modo che ospitasse anche gli altri sistemi di gestione nel frattempo consolidati a livello societario.

Il sistema di gestione per la sicurezza informatica relativo ai sistemi a supporto della gestione della circolazione PIC – Riace, certificato in conformità allo *standard* BS 7799:2002, è stato sottoposto al ciclo di *audit* periodico di sorveglianza nel mese novembre ottenendo la conferma della certificazione già conseguita un anno addietro.

La Carta dei Servizi

La "Carta dei Servizi di RFI" riporta la dichiarazione di una serie di fattori di qualità, riguardanti l'attività caratteristica del Gestore dell'Infrastruttura.

Gli impegni dichiarati sono costituiti dal rispetto di un sistema di indicatori precisi e misurabili che sintetizzano il livello di servizio reso dall'azienda.

Le performance dell'azienda, misurate da tali indicatori, sono tenute periodicamente sotto controllo attraverso un monitoraggio interno (trimestrale) per la valutazione della qualità erogata ed esterno per la valutazione della qualità percepita dai clienti (*Customer Satisfaction*).

Oggetto del monitoraggio sono i servizi erogati nelle stazioni con la formulazione di una serie di indicatori che esplorano i seguenti fattori di qualità:

- sicurezza personale e patrimoniale in stazione;
- pulizia e condizioni igieniche (in stazione);
- confortevolezza del viaggio (permanenza in stazione);
- servizi aggiuntivi a terra;
- servizi per viaggiatori diversamente abili (accessibilità in stazione);
- informazioni alla clientela.

Le stazioni monitorate appartengono alle seguenti categorie:

- Grandi Stazioni (n° 13);
- Stazioni Intermedie (n° 138 comprendenti tutte e le 103 stazioni confluite nel *net-work* Centostazioni);
- Altre Stazioni (n° 744 impianti con frequentazione superiore a 200 viaggiatori al giorno).

Con questa scelta vengono monitorati gli impianti che riguardano circa il 95% della movimentazione di passeggeri della rete nazionale.

L'ultima Carta dei Servizi di RFI, oltre al monitoraggio degli indicatori tradizionali, è stata caratterizzata dall'introduzione di una serie di nuovi indicatori di qualità che prevedono un

valore soglia per la *Customer Satisfaction* relativa alla maggior parte dei fattori di qualità (pulizia, *comfort*, servizi aggiuntivi, informazione al pubblico).

È stato previsto anche lo studio del contenimento del disagio per le stazioni oggetto di *restyling* (Grandi Stazioni e Centostazioni).

Dai risultati ottenuti si evince che a livello di rete nazionale è necessario un impegno per minimizzare l'impatto derivante dai lavori.

Per le situazioni di normale gestione, nel corso del 2005, si sono registrati alcuni tendenziali miglioramenti relativi al *comfort* negli spazi dedicati all'attesa, alla disponibilità di servizi commerciali ed alle pulizie in genere.

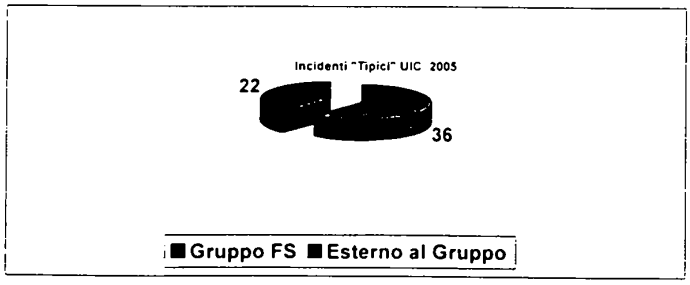
Per quanto riguarda il processo d'informazione al pubblico i risultati di *customer*, a fronte di risultati superiori o prossimi all'obiettivo per la rete nazionale, con varie situazioni negative sul territorio, registrano una flessione generalizzata rispetto alle rilevazioni precedenti, probabilmente da attribuire alla situazione fortemente perturbata della circolazione nei mesi di rilevazione (luglio e novembre) con gravi ripercussioni anche sulla percezione della qualità del servizio da parte dei passeggeri.

LA SICUREZZA D'ESERCIZIO

Generalità

Nel 2005 sono stati registrati 58 incidenti "Tipici" UIC rispetto ai 72 registrati nel 2004; si ricorda che l'incidente "Tipico" è quello che più fedelmente rappresenta la sicurezza del Sistema ferroviario in quanto registra eventi come le collisioni, i deragliamenti, gli incendi e gli investimenti di veicoli stradali ai Passaggi a livello.

Gli incidenti con responsabilità attribuita a Società del Gruppo Ferrovie dello Stato sono così suddivisi: su 58 incidenti "Tipici" UIC, 36 sono imputabili a responsabilità interne al Gruppo FS (contro i 50 a responsabilità interna al Gruppo registrati nel 2004).

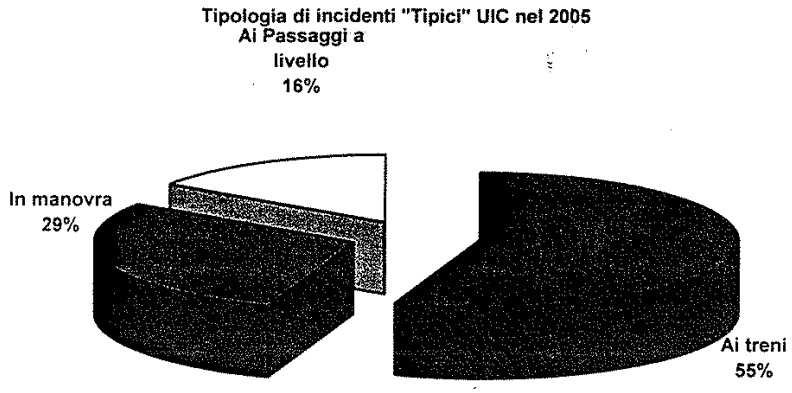


Come per i casi analoghi le eventuali responsabilità civili che dovessero essere accertate a carico della Società sono coperte (per la parte eccedente la franchigia) da specifiche polizze assicurative.

Più in particolare la Banca Dati Sicurezza (BDS) ha registrato nel 2005:

- 32 incidenti ai treni contro i 37 del 2004;
- 17 incidenti in manovra contro i 27 del 2004;
- 9 incidenti ai Passaggi a livello contro gli 8 del 2004.

È da precisare che negli incidenti ai Passaggi a livello in un solo caso la responsabilità è attribuibile al Gruppo FS mentre i restanti 8 casi sono tutti attribuibili a comportamenti non corretti da parte degli utenti della strada, in quanto avvenuti con barriere regolarmente chiuse.



Va precisato come in tale bilancio pesi notevolmente l'incidente di Crevalcore del 07.01.2005 e l'incidente di Sannicardo di Bari del 23.10.2005 (cedimento della sede ferroviaria per eventi alluvionali) e l'incidente del 20.12.2005 sulla linea Roma-Cassino.

L'attività della Direzione Sanità

La Direzione Sanità di RFI svolge da sempre un'attività che è strettamente connessa con la sicurezza dell'esercizio ferroviario e fa riferimento ad un quadro normativo alquanto complesso da cui deriva un insieme di attribuzioni e funzioni in materia di prevenzione, verifica e consulenza sanitaria. Tutte queste attività vengono estese all'intero comparto dei trasporti. Nel corso del 2005 è stato dato impulso alla prevenzione ed al miglioramento dei livelli qualitativi sia nei rapporti interni con l'impresa ferroviaria sia in quelli con le strutture esterne, in relazione agli adempimenti previsti dalla legislazione vigente per quanto attiene al miglioramento della sicurezza e della salute dei lavoratori (D.Lgs 626/94 e s.m.i.).

Certificazione Sicurezza Imprese Ferroviarie

Nel corso del 2005 sono stati rilasciati n. 5 Certificati di Sicurezza alle seguenti Imprese Ferroviarie:

- Ferrovie Centrali Umbre srl;
- Rail One SpA;
- ATCM SpA;
- ATC SpA;
- SNCF Fret Italia (ex-Monferail srl)

e sono stati estesi n. 17 Certificati di Sicurezza alle seguenti Imprese Ferroviarie:

- Trasporto Ferroviario Toscano SpA (2);
- Del Fungo Giera Servizi Ferroviari SpA (3);

- Strade Ferrate del Mediterraneo srl (2);
- Ferrovie Emilia Romagna srl (2);
- Serfer Servizi Ferroviari srl (2);
- Ferrovie Nord Milano Trasporti srl;
- Ferrovie Nord Cargo srl (2);
- SBB Cargo Italia srl;
- Rail Traction Company SpA;
- Ferrovia Adriatico Sangritana srl.

Materiale rotabile

Nel corso del 1° semestre 2005 sono stati ammessi a circolare i seguenti rotabili:

- E189 V.E; E474;
- LDE 1600; DMU – Minuetto;
- EMU – Minuetto;
- Aln 776 Ferrovia Centrale Umbra srl;
- GTW – Stadler; Ale 054 (ex-Belghe);
- E 126;
- Nuove Carrozze a due piani (Vivalto).
- È stato modificato il seguente materiale rotabile omologato:
- ETR 500 PLT (linee AV);
- ETR 480PLT;
- ETR 460FR;
- E645.;
- E 656/655.

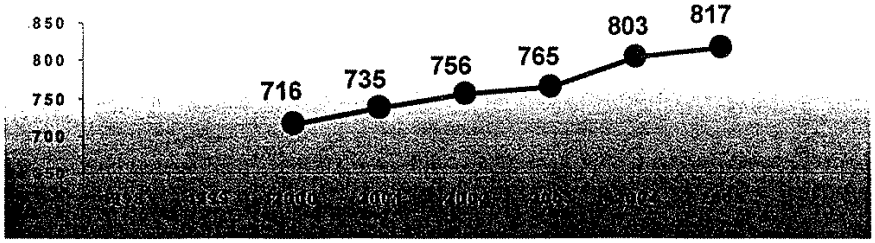
PEDAGGIO

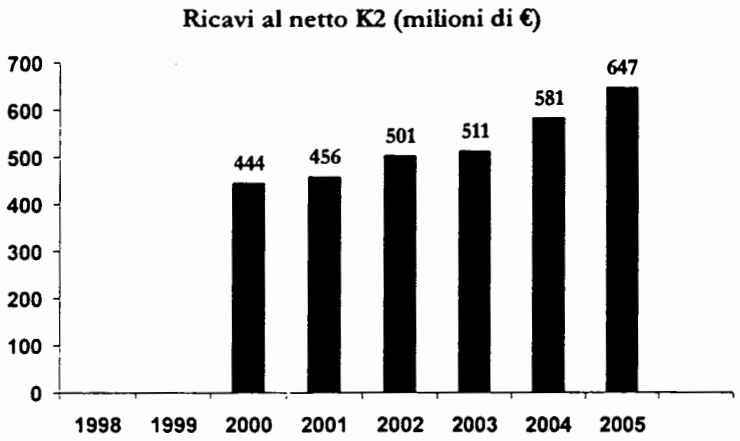
Con DM del 24 marzo 2005, pubblicato sulla GU 91 del 20/04/2005, è stato determinato l'adeguamento al tasso d'inflazione programmato per l'anno 2004 pari all'1,7%, del canone di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria. Il previsto aggiornamento trova applicazione limitatamente alle componenti di cui al DM 43T/2000 art. 5, comma2, lettera a) tratta nodo e lettera b) km minuto; rimane esclusa la parte relativa al consumo energetico.

Nelle figure seguenti sono rappresentati i ricavi totali derivanti dalla voce pedaggio, considerando gli stessi al lordo e al netto dello sconto.

Ricavi (pedaggio) al lordo k2

(milioni di €)





Rapporti infragruppo

I ricavi infragruppo derivanti da introiti su pedaggio rappresentano la voce più significativa del Conto Economico: l'incidenza percentuale rispetto ai terzi è di circa il 97%.

Rispetto alle previsioni, si registra una diminuzione dei volumi di produzione nel settore merci per la nota congiuntura negativa della produzione industriale. Tiene il mercato dei treni regionali confermando il trend positivo riscontrato nel corso dell'anno.

Rapporti con terzi

I ricavi da pedaggio verso imprese terze, sono in costante evoluzione anche se in misura minore rispetto alle previsioni iniziali, specie nel segmento merci per i motivi già evidenziati.

Rapporti con Metronapoli

Fino al 31 ottobre 2005 i servizi si sono svolti sulla base del Contratto di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria in corso di validità. Dal 1° novembre la società Metronapoli non utilizza più l'infrastruttura ferroviaria a seguito della cessione di ramo d'azienda alla Società Trenitalia S.p.A.: ne consegue il trasferimento a quest'ultima (Direzione Passeggeri Regionale) della titolarità del Contratto di Servizio con la Regione Campania.

Servizi accessori alla circolazione (art. 20 D.Lgs. 188/2003)

La rendicontazione dei servizi già normati dal PIR ha registrato un introito lievemente inferiore al previsto.

L'estensione della rendicontazione agli altri servizi previsti dal D.Lgs. 188/2003 potrà essere attivata solo a seguito dell'emanazione delle disposizioni attuative previste dall'art. 17 comma 11 del suddetto Decreto.

Per la prima volta, a partire da maggio 2005, è stato rendicontato e fatturato il servizio GSMR.

SCONTO ex DM 44T/2000

Lo sconto (c.d. K2) è stato applicato alle imprese ferroviarie fino ad esaurimento della disponibilità del corrispondente contributo statale pari a 170 milioni € (Addendum 4 al Contratto di Programma approvato dal CIPE). Ciò nel presupposto che RFI non è in grado di prevedere condizioni e limiti di una eventuale integrazione del contributo/sconto K2 (la determinazione di tale eventuale integrazione è di esclusiva competenza statale), né può, comunque, anticipare alcuna erogazione in mancanza della corrispondente provvista o certezza finanziaria.

Qualora venisse riconosciuta ed erogata un'integrazione del contributo statale, nella sua interezza o in modo parziale, RFI provvederà a trasferirla tempestivamente a tutte le imprese ferroviarie in misura proporzionale all'entità dell'integrazione stessa.

PAGINA BIANCA

RELAZIONE SULLA GESTIONE

PAGINA BIANCA

QUADRO MACROECONOMICO

CONTESTO INTERNAZIONALE E QUADRO MACROECONOMICO ITALIANO

Nel 2005 l'attività economica dei paesi dell'area dell'euro ha registrato un certo rallentamento: comuni a tutti i paesi europei, gli effetti negativi dell'aumento del prezzo del petrolio, con conseguenze inflazionistiche sui prezzi interni e deflative sull'attività economica.
In media d'anno l'economia europea rallenta il ritmo di crescita che passa dall'1,8% del 2004 all'1,4% del 2005.

Rispetto a ciclo europeo, l'economia italiana si è sviluppata lungo un profilo congiunturale meno vivace e dinamico, evidenziando un andamento incerto: dopo la marcata flessione sperimentata nell'ultima parte del 2004 e nei primi mesi del 2005 ha registrato una fase di recupero caratterizzata da una decisa ripresa, che tuttavia è andata attenuandosi nel corso della seconda metà dell'anno. In media, il Pil nazionale del 2005, secondo le ultime stime formulate dall'ISAE nel Rapporto di previsione di febbraio, dovrebbe segnare un modesto aumento dello 0,1%, valore questo inferiore di 1,2 punti percentuali a quello avutosi nello stesso anno per l'area dell'euro.

La spesa per i consumi delle famiglie, trainata da quella dei beni durevoli, si conferma anche nel 2005 come la componente della domanda interna con la crescita più regolare (+0,9%), mentre gli investimenti fissi lordi, pur evidenziano segnali di ripresa sul finire dell'anno, accusano una flessione dello 0,7% rispetto al 2004.

L'intensità della ripresa dell'economia italiana continua ad essere condizionata dall'incerto sviluppo del ciclo industriale. L'industria italiana dopo la recessione del 2001 non è più riuscita ad imboccare un sentiero di ripresa durevole, facendo così emergere uno scenario di stagnazione economica. In media d'anno l'indice grezzo della produzione industriale presenta nel 2005 un calo dell'1,8% sul 2004, mentre quello corretto con le giornate lavorative mostra una flessione più contenuta (-0,8%).

Per quanto riguarda gli scambi con l'estero, gli ultimi dati di Contabilità Nazionale rilevano per il 2005 una dinamica delle esportazioni pressoché piatta (+0,2%): le buone performance avutesi nel 2° trimestre e, in misura inferiore, nel 3° e 4° trimestre sono riuscite appena a controbilanciare le negative performance della prima parte dell'anno.
Nel 2005 quindi le esportazioni italiane sono state deludenti, non solo se confrontate con i volumi degli anni precedenti, ma anche se rapportate con le esportazioni dei grandi paesi industrializzati europei ed extraeuropei, evidenziando così un'ulteriore perdita della competitività dell'industria nazionale.

Il mercato del lavoro nel 2005 mostra una crescita dell'occupazione (+0,2%) in rallentamento rispetto alle sostenute dinamiche degli anni precedenti, ma comunque superiore a quella dell'attività economica, con conseguenti implicazioni negative in termini di produttività del lavoro.
Il tasso di disoccupazione è ulteriormente diminuito scendendo al 7,6%, attestandosi ancora una volta su livelli sensibilmente inferiori a quelli medi dell'area dell'euro (9%).

Le retribuzioni contrattuali hanno mostrato un trend di crescita stabile nel corso del 2005 facendo segnare un aumento medio rispetto al 2004 del 3,1%, corrispondente a 1,2 punti percentuali al di sopra del tasso di inflazione.

Sul fronte dei prezzi al consumo il 2005 ha visto un'ulteriore frenata del tasso di inflazione che si è attestato al +1,9%, con un calo di 3 decimi di punto rispetto al 2004, configurandosi come il miglior risultato dal 1999.
L'aspetto più positivo di questo risultato è l'essersi realizzato in uno scenario di crescenti pressioni inflazionistiche derivanti dai forti rincari delle quotazioni internazionali del petrolio, che in un solo anno sono cresciute di circa il 50%.

ANDAMENTO DEI MERCATI DI RIFERIMENTO

LA LIBERALIZZAZIONE DEL MERCATO DI TRASPORTO SU FERRO

L'evoluzione della politica della concorrenza ha visto aumentare gli sforzi dell'Italia per l'eliminazione delle barriere alla concorrenza, soprattutto nei settori di pubblica utilità.

Il grado di liberalizzazione del mercato in Italia, ai primi posti in Europa, e le aspettative di crescita del settore dovrebbero consentire di accrescere l'attuale livello di concorrenza nei vari segmenti del trasporto ferroviario.

Nel quadro della liberalizzazione del mercato dei trasporti su ferro, a fine 2005 le licenze di trasporto ferroviario rilasciate dall'Autorità Ministeriale preposta ammontavano a 40. Fra queste imprese titolari di licenza, 22 sono anche in possesso del certificato di sicurezza rilasciato da Rete Ferroviaria Italiana Spa, mentre 13 oltre ad essere titolari di licenza hanno anche stipulato con RFI contratti di utilizzo di tracce orario.

Nel 2005 i treni-km effettuati da operatori terzi, rispetto al Gruppo FS, sulla rete FS sono stati 6,6 milioni con un incremento di quasi il 40% rispetto all'anno precedente. Il mercato liberalizzato di gran lunga prevalente è quello del settore merci che ormai rappresenta il 60% della quota liberalizzata. Gli operatori terzi che operano nel comparto merci hanno infatti realizzato sulla rete FS 4,0 milioni di treni-km (+56% rispetto al 2004), mentre quelli che operano nel settore viaggiatori ne hanno realizzati 2,6 milioni (+21% sul 2004).

Anche se in progressiva e forte crescita, la quota di mercato degli operatori terzi sulla rete FS resta comunque ancora contenuta: questa, nel complesso (viaggiatori + merci) a fine 2005 si è attestata all'1,9% del totale FS; gli operatori terzi del segmento viaggiatori hanno da una quota che sfiora l'1%, mentre quelli del comparto merci raggiungono una quota del 6,5% del totale dei treni-km circolati sulla rete FS.

LO SCENARIO FERROVIARIO EUROPEO

Il mercato dei trasporti, grazie anche alla liberalizzazione del settore è un mercato in forte espansione e le previsioni di crescita della domanda di trasporto in Europa al 2010 indicano un tasso di sviluppo superiore al 2% medio annuo per quanto riguarda i passeggeri e prossimo al 3% per le merci, nonché significativi incrementi della quota modale del trasporto ferroviario in entrambi i comparti.

In base ai dati di traffico provvisori del 2005 diffusi dall'UIC, la domanda di trasporto ferroviario nei Paesi dell'Unione Europea ha fatto registrare per il settore viaggiatori e merci, tendenze contrapposte.

Infatti, mentre per l'insieme delle reti dell'UE il settore viaggiatori presenta una crescita pressoché generalizzata pari al 2,3% in termini di vkm e al 4,0% in termini di viaggiatori, il comparto delle merci, caratterizzato da performance profondamente diversificate da rete a rete, accusa nel complesso una flessione dell'1,4% nelle tonnellate-km ed una ancor più consistente del 3,6% nelle tonnellate trasportate.

Nel settore viaggiatori performance di crescita nei volumi dei viagg-km superiori alla media dell'Unione Europea e Svizzera sono state conseguite dalle ferrovie svizzere (+9%), Associazione ferrovie britanniche (+7,7%), ferrovie belghe (+5,7%), ferrovie spagnole (+4,3%), ferrovie tedesche (+3,1%), ferrovie francesi (+2,9%). Le FS presentano una crescita dei viagg-km dell'1,2%. Per contro la domanda viaggiatori si presenta in calo per le ferrovie polacche (-10%), e per quelle slovacche (-2,7%).

Nel settore delle merci i risultati si differenziano molto da rete a rete: Performance particolarmente positive si riscontrano nella crescita delle tonn-km delle ferrovie svizzere (+10,4%), tedesche (+7,8%), e belghe (+6,5%); mentre perdite di volumi di traffico merci si riscontrano per le ferrovie francesi (-12,2%), per quelle austriache (-5,3%), spagnole (-4,8%), e italiane (-4,4%).

ANDAMENTO ECONOMICO E SITUAZIONE PATRIMONIALE – FINANZIARIA

Conto economico riclassificato

(in migliaia di euro)

	2005	2004	Differenze
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	**1.144.274**	**1.035.927**	**108.347**
- Ricavi da traffico	828.669	754.498	74.171
- Altri ricavi	315.605	281.429	34.176
Ricavi da Stato e da altri Enti	**1.289.467**	**1.305.494**	**(16.027)**
- Contratto di programma	1.289.100	1.304.000	(14.900)
- Altri contributi in c/esercizio	367	1.494	(1.127)
Ricavi operativi	**2.433.741**	**2.341.421**	**92.320**
Costo del lavoro	**(1.582.173)**	**(1.535.461)**	**(46.712)**
Altri costi	**(1.211.005)**	**(1.141.640)**	**(69.365)**
Capitalizzazioni - variazione rimanenze	**397.329**	**337.087**	**60.242**
Costi operativi	**(2.395.849)**	**(2.340.014)**	**(55.835)**
MARGINE OPERATIVO LORDO	**37.892**	**1.407**	**36.485**
Ammortamenti netti e svalutazioni cespiti	(958.398)	(1.829.968)	871.570
Utilizzo fondi rettifica ammortamenti	958.398	1.829.968	(871.570)
Accantonamenti netti e svalutazioni crediti attivo circolante			
- Accantonamenti netti	(104.748)	(144.702)	39.954
- Svalutazione attivo circolante	(8.436)	(5.349)	(3.087)
Saldo proventi/oneri diversi	54.414	115.428	(61.014)
RISULTATO OPERATIVO	**(20.878)**	**(33.216)**	**12.338**
Saldo gestione finanziaria	**21.727**	**27.642**	**(5.915)**
Componenti straordinarie nette	**25.810**	**32.384**	**(6.574)**
RISULTATO ANTE IMPOSTE	**26.659**	**26.810**	**(151)**
Imposte sul reddito	**(26.500)**	**(26.500)**	**0**
RISULTATO DEL PERIODO	**159**	**310**	**(151)**

Dall'analisi del conto economico riclassificato, si segnalano i seguenti fenomeni maggiormente significativi:

- ✓ per i ricavi delle vendite e delle prestazioni si registra un incremento (euro 108.347 mila) determinato dai seguenti fattori:

- incremento dei "Ricavi da traffico" per 74.171 mila euro imputabile principalmente all'incremento del pedaggio per:
  - ✓ maggiori volumi di produzione in particolare nel trasporto regionale parzialmente compensata dalla riduzione del traffico merci;
  - ✓ il minore sconto riconosciuto alle imprese ferroviarie a seguito della riduzione del contributo (K2) riconosciuto dallo Stato, passato da 216.000 mila euro (2004) ad 170.000 mila euro (2005) su base annuale, come da *Addendum 4* del 29 luglio 2005 con conseguente aumento del pedaggio lordo;
  - ✓ il riequilibrio del carico della rete, tramite una puntuale rendicontazione messa in atto con la nuova procedura informatica in vigore dal 1 gennaio 2005, che ha permesso la rilevazione specifica del pedaggio per treno;
  - ✓ adeguamento al tasso d'inflazione programmato per il 2004 pari all'1,7% del canone di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria definito con DM del 24 marzo 2005, pubblicato sulla GU 91 del 20.04.05;

- incremento degli "Altri ricavi" per 34.176 mila euro imputabile principalmente all'aumento delle prestazioni commissionate dalla TAV ed a sua volta appaltate a terzi comprese nonché del ricavo per il servizio di telefonia mobile GSM-R;

✓ per i ricavi da contributi da Stato ed altri Enti, si registra un decremento di 16.027 mila euro dovuto alle seguenti cause:
- riduzione netta di 14.900 mila euro dei contributi in conto esercizio disposta dalla Legge 30 dicembre 2004, n.311 (Legge Finanziaria 2005), art.1 comma 299, pari ad un importo complessivo di 90.000 mila euro su base annua da rapportare all'analoga riduzione effettuata nel 2004 con D.L.n.168 dell'11.07.2004 pari ad 75.000 mila euro;
- decremento di 1.127 mila euro degli "Altri contributi" sostanzialmente dovuta ad una minore imputazione dei ricavi nell'esercizio 2005 relativi all'Alluvione del Piemonte del 1994 a fronte dei residui costi sostenuti per il ripristino delle opere danneggiate;

- per il costo del lavoro si registra, pur in presenza di una riduzione della consistenza media del personale, un incremento di 46.712 mila euro per effetto combinato dei seguenti fattori, come anche descritto nel paragrafo delle "Risorse umane" della presente Relazione sulla gestione;
  - un incremento del costo per l'adeguamento dei minimi a seguito del rinnovo del CCNL per il biennio 2005/2006;
  - un incremento del costo per *una tantum* relativa al rinnovo della parte economica del CCNL biennio 2005/2006;
  - determinazione più puntuale della quota di accantonamento del TFR che include, nella base di calcolo, i ratei di 13^ mensilità (sei mesi) oltre al rateo per l'assegno personale pensionabile (APP – dodici mesi);

✓ per gli altri costi si registra un incremento di 69.364 mila euro dovuto all'effetto combinato di:
- un incremento dei costi per acquisto di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci (325.698 mila euro), al netto dei contributi sostitutivi del regime tariffario speciale riferiti all'energia elettrica (263.900 mila

euro), da porre in correlazione con i maggiori volumi di investimenti sia sulla rete storica che sull'AV/AC che hanno comportato un maggior impiego di materiali e costi interni;
- un incremento dei costi per servizi di 1.897 mila euro;
- un decremento dei costi per godimento beni di terzi di 17.505 mila euro;
- un decremento di 8.622 mila euro per la variazione delle rimanenze di materie prime;
- un incremento netto residuo di 31.796 mila euro per oneri diversi di gestione al netto delle sopravvenienze passive della gestione caratteristica;

✓ per le capitalizzazioni si registra un incremento di 60.242 mila euro dovuta ai seguenti fattori, come più approfonditamente descritto nel paragrafo inerente gli "Investimenti" della Relazione sulla Gestione:
- maggior produzione di attività di investimento rispetto al 2004 per circa 668.287 mila euro per la rete storica e per 13 milioni di euro per l'AV/AC, che incide sia sui materiali che sui costi interni;
- avvio di nuovi progetti riguardanti il rinnovo dell'armamento (relativamente alla voce materiali) e di nuove tecnologie;

Si evidenzia che la quota inerente la capitalizzazione degli interessi sul prestito ISPA di 5.010 mila euro (per i lavori relativi all'AV/AC) viene ricompresa nel saldo della gestione finanziaria;

✓ gli ammortamenti e il corrispondente utilizzo dell'apposito fondo Integrazione e ristrutturazione *ex lege* 448/98, registrano un decremento di 871.570 mila euro determinato dalla rivisitazione della vita utile di alcune tipologie di cespiti iscritti nelle immobilizzazioni materiali effettuata anche a seguito della normativa introdotta per gli *asset* infrastrutturali dal DM 14.09.2005 del Ministero dell'Infrastruttura e Trasporti;

✓ gli accantonamenti e le svalutazioni ammontano ad euro 113.184 mila, subendo una riduzione pari a 37.902 mila euro, e sono principalmente composti come di seguito riportato:
- 85.207 mila euro per contenzioso verso il personale;
- 12.954 mila euro per contenzioso verso terzi;
- 6.587 mila euro per oneri vari nei confronti della Cassa Conguaglio, Ferservizi, Grandi Stazioni, per smaltimento traverse fessurate;
- 8.436 mila euro per adeguamento del fondo svalutazione crediti;

✓ il saldo proventi ed oneri diversi registra un decremento per 61.014 mila euro determinato principalmente dall'effetto combinato di:
- riduzione delle sopravvenienze attive inerenti aggiornamenti di stime pari ad euro 44.424 mila e delle plusvalenze ordinarie pari ad 20.780 mila euro;
- riduzione delle sopravvenienze passive inerenti aggiornamenti di stime pari ad 4.190 mila euro e delle minusvalenze ordinarie pari ad 506 mila euro;

✓ il saldo della gestione finanziaria registra un decremento netto pari a 5.915 mila euro dovuto principalmente all'effetto combinato dei seguenti fattori:
  ✓ decremento di 7.000 mila euro degli altri proventi finanziari per l'effetto del venir meno della componente finanziaria relativa all'attualizzazione

dei crediti verso la Società IPSE a seguito della chiusura del rapporto contrattuale con la suddetta Società;

- ✓ diminuzione di 3.624 mila euro dei proventi finanziari verso la controllante dovuta all'effetto combinato della riduzione degli interessi attivi sul conto corrente intersocietario (8.703 mila euro), conseguente alla riduzione della giacenza media registrata nel corso del 2005 rispetto all'esercizio precedente e dall'incremento degli interessi sul credito IVA (5.079 mila euro);
- ✓ incremento di 2.585 mila euro dei proventi finanziari verso la controllata TAV relativo agli interessi maturati al 31 dicembre 2005 sul finanziamento concesso alla società in data 15.12.2004;
- ✓ riduzione di 2.154 mila euro relativa agli interessi passivi del prestito Banca OPI scaduto il 15 giugno 2004;

- ✓ il saldo delle componenti straordinarie nette passa da un valore di 32.384 mila euro del 2004 ad uno di 25.810 mila euro del 2005. In particolare le "Sopravvenienze attive" hanno riguardato principalmente per 12.286 mila euro la cancellazione del debito nei confronti del personale per assegno malattia a seguito del rinnovo del contratto collettivo nazionale del lavoro, per 9.265 mila euro la chiusura di parte del fondo mancati ammortamenti risultato sovrastimato in virtù della revisione della vita utile dei cespiti, per 5.165 mila euro gli indennizzi per perdite finanziarie art. 5 DPR 277/98 del Contratto di Programma di competenza 2002, per 2.980 mila euro rettifiche contabili dei contributi c/terzi degli esercizi precedenti, per 3.544 mila euro indennizzi assicurativi, per € 1.531 mila rilascio del fondo IPSEMA, invece le "Sopravvenienze passive", per 6.454 mila euro hanno riguardato rettifiche contabili relative alla gestione del contratto per il GSM-R e per 2.796 mila euro relative ai contributi del Comune di Roma.

Stato patrimoniale riclassificato

(in migliaia di euro)

	31.12.2005	31.12.2004	Differenze
ATTIVITA'			
Capitale circolante netto gestionale	(1.463.441)	(599.355)	(864.086)
Altre attività nette	2.025.988	1.565.761	460.227
Capitale circolante	**562.547**	**966.406**	**(403.859)**
Immobilizzazioni tecniche	53.748.477	51.232.599	2.515.878
Partecipazioni delle immobilizzazioni finanziarie	6.786.663	6.251.949	534.714
Fondo ristrutturazione e rettifica cespiti	(22.487.937)	(23.403.287)	915.350
Capitale immobilizzato netto	**38.047.203**	**34.081.261**	**3.965.942**
TFR	(1.207.551)	(1.198.340)	(9.211)
Altri fondi	(5.416.058)	(5.440.885)	24.827
TFR e Altri fondi	**(6.623.609)**	**(6.639.225)**	**15.616**
CAPITALE INVESTITO NETTO	**31.986.141**	**28.408.442**	**3.577.699**
COPERTURE			
Posizione finanziaria netta a breve	(1.697.417)	(2.013.485)	316.068
Posizione finanziaria netta a medio/lungo	214.568	110.029	104.539
Posizione finanziaria netta	**(1.482.849)**	**(1.903.456)**	**420.607**
Mezzi propri	**33.468.990**	**30.311.898**	**3.157.092**
COPERTURE	**31.986.141**	**28.408.442**	**3.577.699**

Dall'analisi dello Stato Patrimoniale riclassificato emerge, come fenomeno di particolare rilevanza, la significativa movimentazione del capitale investito netto risultante principalmente da:

- incremento delle immobilizzazioni materiali (2.515.878 mila euro) per effetto del rilevante incremento degli investimenti, dell'incremento degli *asset* di cui RFI era risultata beneficiaria a seguito della scissione FRE di cui si è detto in precedenza, dell'incremento della voce Terreni e Fabbricati a seguito dell'attuazione della prima fase del Piano di assetto di Roma Tiburtina derivante dalla stipula della Convenzione tra RFI ed il Comune di Roma, nonché della riclassifica dalla voce contributi c/impianti alla posta degli Acconti dei contributi FESR in quanto correlati ad investimenti che al 31.12.2005 non hanno prodotto le relative contabilizzazioni, come meglio descritto nel commento della suddetta posta di Nota Integrativa;
- riduzione del fondo di ristrutturazione e rettifica cespiti (915.350 mila euro) per effetto dell'utilizzo effettuato per neutralizzare gli ammortamenti del 2005, che hanno subito una riduzione rispetto al 2004 per la rivisitazione della vita utile dei cespiti iscritti nelle immobilizzazioni materiali commentata nell'ambito dell'andamento economico;
- incremento delle partecipazioni dovute ai seguenti acquisti e sottoscrizioni: TAV (356.869 mila euro), BBT SE (19.000 mila euro), NET (1.630 mila euro), SGT (491 mila euro), LTF (210 mila euro), Porta Sud (200 mila euro), Quadrante Europa (150

mila euro) e SELF (31 mila euro) e dell'incremento dei crediti per versamenti conto futuri aumenti di capitale sociale verso la TAV (156.133 mila euro);

- incremento dei debiti commerciali (634.745 mila euro) per effetto dell'aumento del volume dei rapporti commerciali verso fornitori principalmente in conto investimenti e degli acconti;
- riduzione dei crediti commerciali (221.599 mila euro, al netto del conto corrente intersocietario ricompreso nelle coperture finanziarie) con particolare riferimento ai terzi per effetto della conclusione della transazione con IPSE 2000, che ha comportato la chiusura del credito nei confronti della Società per 351.360 mila euro, mediante emissione di Nota Credito (215.000 mila euro più IVA) e l'incasso del credito residuo (93.360 mila euro) dalla Banca di Roma, quale garante IPSE;
- riduzione dei crediti verso il MEF (118.270 mila euro) per la corresponsione di parte dei crediti pregressi da parte del Ministero al netto dei corrispondenti debiti verso lo stesso iscritti al 31.12.2004;
- incremento dei crediti verso la Controllante per il trasferimento del credito IVA (243.029 mila euro);
- riduzione dei risconti passivi (204.074 mila euro) principalmente determinata dalla chiusura del risconto passivo relativo al contratto IPSE 2000.

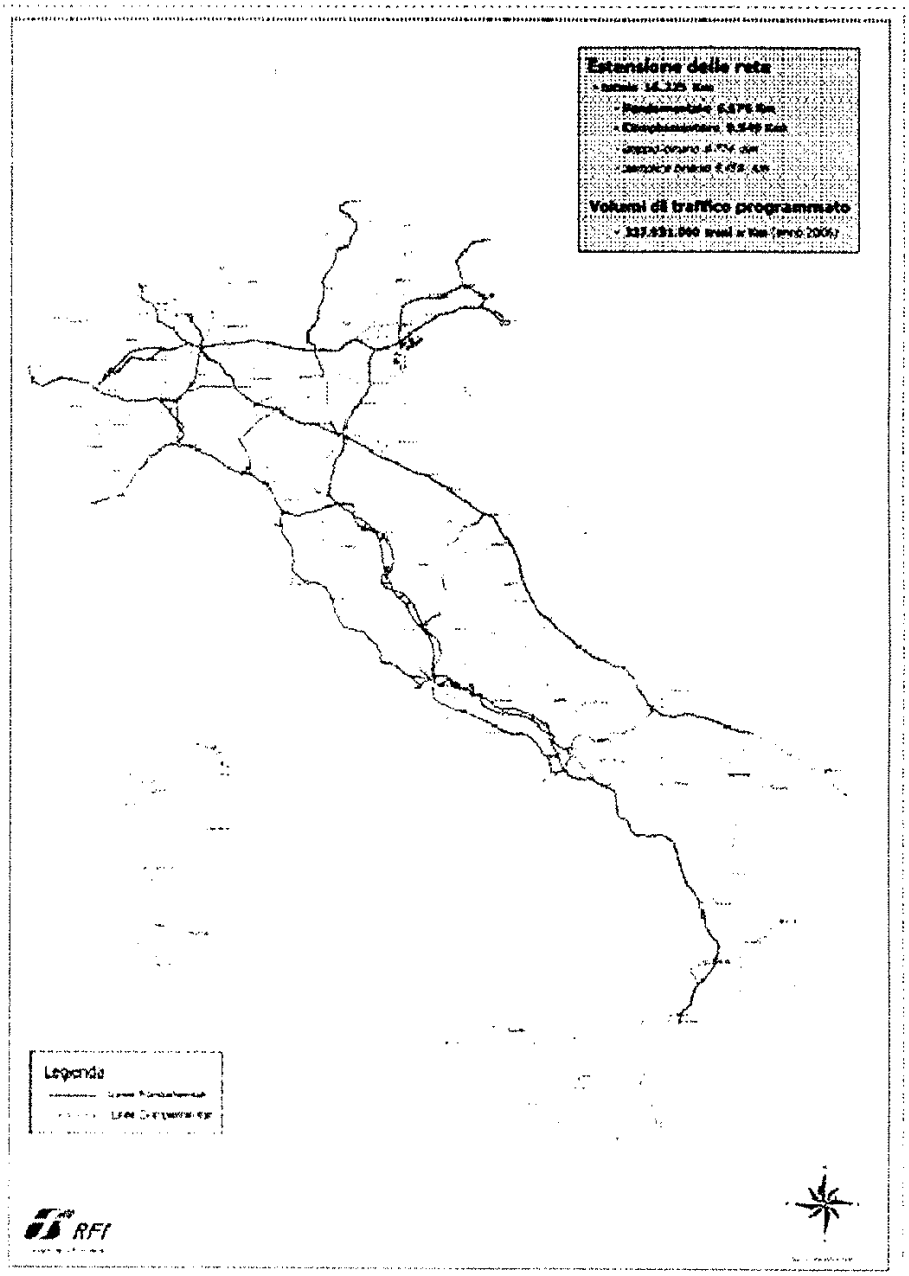
Le coperture risultano in aumento rispetto all'esercizio precedente principalmente per:

- decremento della posizione finanziaria netta a breve (316.068 mila euro) per effetto della riduzione del conto corrente intersocietario sia fruttifero che infruttifero per i pagamenti fatti a terzi e società del Gruppo, come meglio indicato tra le "Altre informazioni – Gestione finanziaria" della presente Relazione sulla Gestione;
- aumento dei mezzi propri (3.157.092 mila euro) inerenti sia i versamenti in conto futuri aumenti di capitale sociale che quelli di capitale sociale della società, questi ultimi comprensivi degli aumenti da scissione FRE;
- incremento della posizione finanziaria netta a medio/lungo termine (104.539 mila euro) inerente il finanziamento ISPA a fronte dei lavori sui "nodi" dell'AV/AC.

INFRASTRUTTURA

La rete ferroviaria italiana è classificata in Fondamentale e Complementare.

La rete fondamentale si caratterizza per alta densità di traffico ed elevata qualità dell'infrastruttura, essa comprende le direttrici internazionali e gli assi di collegamento fra le principali città italiane. La rete complementare è invece caratterizzata da livelli di densità e prestazioni dell'infrastruttura inferiori, essa costituisce la maglia di collegamento nell'ambito dei bacini regionali e svolge altresì una funzione di connessione tra le principali direttrici.



Evoluzione dell'infrastruttura

La lunghezza della rete esercitata nel suo complesso al 31/12/2005 è di km. 16.225.

La rete elettrificata, sia su semplice che su doppio binario, è di km. 11.346 pari al 70% del totale. L'incidenza della linea a doppio binario, sia elettrificata che non, è di km. 6.756 pari al 41,7% del totale.

La rete fondamentale, composta da linee e da nodi, è di km. 6.676 pari al 41,2 % del totale: su tale rete il trasporto di merce e di passeggeri a media-lunga percorrenza coesiste con sostenuti flussi di traffico regionale. La restante rete complementare pari a 9.549 chilometri è interessata da traffico prevalentemente regionale, per quanto alcune di queste linee siano di interesse anche per il traffico merci.

Le persone che ogni giorno realizzano gli obiettivi di RFI sono 35.714, presenti sulla rete, nelle stazioni, sulle navi: assicurano, fra l'altro, l'esercizio giornaliero di oltre 9.400 treni. Il giorno con la punta più alta di traffico è il venerdì, con oltre 10.000 treni, quello con la più bassa è la domenica, quando si contano circa 4.900 convogli.

Principali indicatori di produttività

2005	
Treni x km giorno x km binario	51
Treni x km giorno x km linea	71
Treni x km anno x agente	9.470
Treni x km anno x agente Circolazione	25.494
km di linea x agente	0,44
km di linea per agente Circolazione	1,20

Indisponibilità dell'infrastruttura

In merito agli indicatori di *performance* dell'infrastruttura ferroviaria che valutano la durata delle anormalità responsabili del ritardo treni rispetto agli oggetti di manutenzione che compongono l'infrastruttura stessa, divisi per importanza di linea (Linea A, B, C, D[1]), sono riportati di seguito i dati relativi all'anno 2005 rispetto al precedente anno 2004:

LINEA	INDICATORI Anno 2004	INDICATORI Anno 2005
A	**34,87**	35,49
B	**38,52**	34,82
C	**30,73**	29,82
D	**18,19**	15,53

Logistica e magazzini

In linea con gli orientamenti già delineati nel precedente esercizio, nelle attività connesse alla logistica RFI ha svolto le attività di propria competenza tenendo presenti le evoluzioni del mercato e le necessità di rifornimento di materiali sul territorio, adeguando nel contempo le modalità economiche e gestionali delle forniture ed assumendo un ruolo propositivo verso il mercato.

Per le forniture sono stati pubblicati n. 41 bandi di gara nazionali ed europei, per 128 milioni di euro circa ed attivate n. 141 procedure di acquisto per una spesa prevista di 137 milioni di euro circa.

Sono stati rilasciati n.301 contratti per un valore complessivo di circa 195 milioni di euro. Le specifiche di ordine, emesse su contratti a valore in corso di validità, sono n. 665, per un totale di circa 179 milioni di euro.

Nel 2005 è stato possibile avviare molte procedure di acquisto con imprese selezionate dai Sistemi di Qualificazione di RFI. I Sistemi di Qualificazione sono stati istituiti in conformità all'art. 30 della Direttiva 93/38 CEE e del Decreto Legislativo n. 158 del 17/03/95, e definiscono un processo obiettivo atto a verificare l'idoneità complessiva di un'impresa a soddisfare i requisiti contrattuali. Tali sistemi determinano elenchi di soggetti, suddivisi per categoria di specializzazione e per classi di importo, da invitare alle procedure concorsuali.

Per il futuro si auspica di poter attingere da tale Sistema per un numero sempre maggiore di gare, in quanto tale modalità consente di ridurre i costi amministrativi, a seguito della riduzione dei tempi di acquisto (circa - 80 giorni) conseguente alla eliminazione delle fasi di predisposizione e pubblicazione del bando di gara e di esame della documentazione trasmessa dalle imprese interessate alla partecipazione, nonché la riduzione degli oneri di pubblicità sui quotidiani.

[1] Il gruppo A è riferito a tratte significative viaggiatori e merci di grande intensità e rilevanza commerciale; il gruppo B è riferito a linee interessate dal traffico internazionale e nazionale a lunga percorrenza; il gruppo C è riferito alle restanti linee elettrificate; il gruppo D è riferito alla rete non elettrificata.

A corredo degli atti negoziali sopra riportati, sono stati emessi n. 3240 documenti, corrispondenti ad altrettanti procedimenti di istruttoria, analisi, soluzione e formalizzazione delle procedure in atto.

L'attività negoziale, come tra l'altro sopra evidenziato, è stata impostata in un'ottica di contenimento del numero delle procedure di gara e dei contratti, per conseguire gli obiettivi di riduzione del costo totale di fornitura.

I settori di mercato dei principali materiali acquistati (ferrosi e non ferrosi), sono stati caratterizzati anche per il 2005 da incremento dei costi delle materia prime dovuto sia ad uno sbilanciamento tra domanda e offerta, con conseguente spinta, proveniente dai maggiori produttori mondiali, al rialzo dei prezzi offerti, sia dal costante aumento dei prodotti petroliferi che, come è noto, influenzano i costi di trasporto e quelli dei materiali derivati dal petrolio (materie plastiche).

Evidenza oggettiva di tale situazione è l'aumento dell'1,8 % del valore delle scorte per effetto della variazione in aumento dei prezzi *standard* 2006 dei materiali giacenti a scorta.

L'attività negoziale relativa al ciclo di logistica di ritorno è stata caratterizzata dalle seguenti volumetrie riferite ai seguenti gruppi di materiali:

- Materiali ferrosi pregiati tolti d'opera fuori uso (rotaie, acciaio dell'armamento e dell'elettrificazione, cuori): nel corso del 2005 si è proceduto alla stipula di 15 contratti per un valore pari a circa 13 milioni di euro.

- Rame fuori uso: Nel mese di marzo è stato rilasciato il nuovo contratto di vendita. Nel corso del 2005 sono state vendute 4.233 tonnellate di rottami di rame, per un ricavo pari a circa 11,5 milioni di euro.

- Smaltimento traverse in legno creosotate fuori uso: nell'ultimo trimestre del 2004 sono stati stipulati, a seguito di Gara Europea, due nuovi Accordi Quadro di durata biennale. A fronte di tali contratti, nel corso del 2005 sono state conferite circa 42.000 tonnellate di traversine ferroviarie costituenti rifiuto pericoloso.

- Vendita di materiali nuovi e usati servibili: è stato stipulato il Protocollo d'Intesa con l'Associazione Operatori Ferroviari e Intermodali (Assoferr) e relativo prezziario 2006 per disciplinare tutta la materia delle acquisizioni da RFI, di materiale d'armamento usato servibile da destinare alle costruzioni di raccordi ferroviari privati.

Forniture, Giacenze e Impieghi

Nel corso del 2005 la logistica ha gestito un livello complessivo di forniture, per entrate da ordini (valutazione a prezzo *standard*) di materiali per infrastrutture (armamento e tecnologici), di 220 milioni di euro, valore che risulta in aumento rispetto all'esercizio 2004 (174 milioni di euro).

I consumi sono stati pari a 275 milioni di euro in aumento rispetto ai consuntivi sia del 2004 (218 milioni di euro) sia degli anni precedenti (246 milioni di euro nel 2003 e 271 milioni di

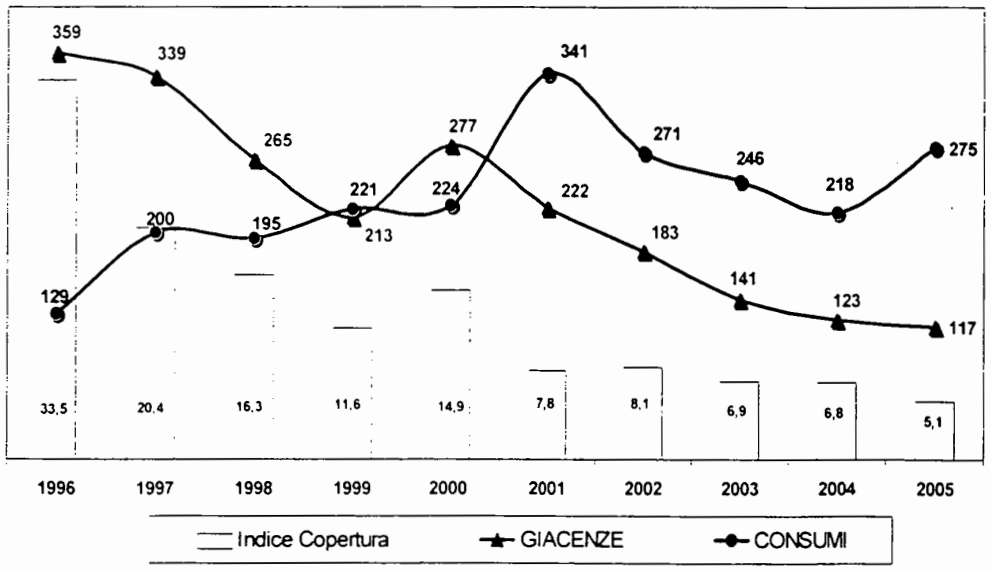
euro nel 2002). Tale saldo risulta altresì superiore al dato atteso per fine anno pari a 257 milioni di euro.

Il valore delle scorte dei materiali per infrastrutture si è attestato a 117 milioni di euro, in calo di circa il 5% (pari a 6 milioni di euro) rispetto al saldo di 123 milioni dell'anno precedente. Conseguentemente, l'indice di copertura delle scorte, a seguito della diminuzione delle giacenze e del citato aumento dei consumi, si è attestato a 5,1 mesi in miglioramento sia rispetto ai 6,8 mesi del 2004 sia rispetto ai 5,6 mesi quale valore atteso per fine anno.

La diminuzione delle scorte si è registrata sia presso le strutture compartimentali (-8% circa rispetto al 2004) sia presso i Magazzini Nazionali (circa -5% rispetto al 2004), mentre le scorte delle Officine Nazionali hanno evidenziato una dinamica in rialzo (circa +4,5% rispetto al 2004) soprattutto per effetto delle variazioni in aumento dei fabbisogni di produzione dei deviatoi rappresentati all'Officina Nazionale Armamento.

Nel corso del 2005 sono stati assunti anche specifici provvedimenti di radiazione relativi a materiali deteriorati (dichiarati tali a seguito dell'inventario 2004), obsoleti a lenta movimentazione e ad una prima "*tranche*" di quelli in *overstock* e di quelli qualitativamente non più utilizzabili, per un valore complessivo di circa 2,4 milioni di euro.

MATERIALI INFRASTRUTTURE: ANDAMENTO STORICO GIACENZE E CONSUMI



Giacenze e consumi sono espressi in milioni di €
Indice di copertura in n. mesi

Magazzini nazionali

Attualmente le scorte sono concentrate prevalentemente nel Magazzino di Bologna e, in misura inferiore e per una limitata tipologia di materiali, nel Magazzino di Messina.

Nonostante parte dei materiali ivi giacenti siano conseguenza delle attività di arretramento delle scorte effettuate negli anni passati, è proseguita positivamente l'analisi approfondita delle quantità e tipologie esistenti, al fine di consentire il loro reinserimento nel ciclo produttivo aziendale, oppure la definitiva fuoriuscita dalle scorte.

Lo sforzo di razionalizzazione e la risoluzione di alcune problematiche di obsolescenza, ha permesso di liberare spazi e volumetrie economiche da destinare alla gestione di materiali in quantità e tipologie congruenti e in linea con le effettive attuali necessità di utilizzo.

Ciò ha consentito di ottenere una diminuzione del valore di scorta dei Magazzini, passata dai 40 milioni di euro del 2004 ai 38 milioni del 2005 e, contemporaneamente di recuperare e ridistribuire, direttamente o previo arretramento nei Magazzini nazionali, circa 3 milioni di euro di materiali.

Officine nazionali

Gli impianti produttivi di RFI sono attualmente così organizzati:

- Officina Nazionale Armamento, con sede a Pontassieve che nell'anno 2005 ha sviluppato n. 99.294 ore di produzione diretta a fronte di un totale di n. 109 agenti;
- Officina Nazionale Apparecchiature Elettriche, con sede a Bologna che nell'anno 2005, ha sviluppato 114.827 ore di produzione diretta, a fronte di un totale di n. 123 agenti;
- Officina Nazionale Mezzi d'Opera. L'impianto di Catanzaro Lido, nel corso del 2005, ha sviluppato n. 76.352 ore di produzione diretta, impegnando n. 83 agenti. L'impianto di Bari, collegato a quello di Catanzaro, ha sviluppato n. 17.679 ore di produzione a fronte di n. 21 agenti svolgendo le abituali attività di revisione e verifica dei mezzi d'opera circolanti su rotaia e caricatori idraulici.

A cura delle Officine Nazionali di Pontassieve e di Bologna, sono stati immessi alle scorte, a seguito di ordini di produzione, materiali per un valore complessivo di circa euro 39 milioni (valutazione a prezzo standard 2005) relativi alla costruzione, principalmente, di deviatoi, giunti isolanti incollati e apparecchiature.

LE STAZIONI

A) Le stazioni in gestione diretta RFI

Le stazioni direttamente gestite da RFI (circa 2.300) sono state oggetto di numerosi interventi sia di manutenzione ordinaria che straordinaria volti a migliorare l'immagine delle stazioni dal punto di vista del decoro, delle pulizie e del funzionamento degli impianti di stazione nonché della fruibilità dei servizi offerti.

Manutenzione (ordinaria e straordinaria)

Gli interventi realizzati nel corso del 2005 sono stati orientati alle aree a maggior impatto sulla clientela, ponendo maggior attenzione alle aree aperte al pubblico come atrii, marciapiedi e pensiline, sottopassi, scale, rampe di accesso nonché alle aree di interscambio e di accesso ai fabbricati viaggiatori.

Tali interventi sono stati pertanto accelerati nell'ottica di migliorare il livello di fruibilità e la qualità dei servizi offerti in stazione; sono state ulteriormente accelerate le attività di cantierizzazione per gli interventi di manutenzione straordinaria e rifunzionalizzazione ed aperti numerosi cantieri e completati i lavori già in essere.

Sono state realizzate le nuove fermate di Osteria Nuova, Pian di Venola, Milano Romolo, Pergine.

Sono inoltre stati eseguiti interventi per migliorare la fruibilità dei servizi e la sicurezza nelle stazioni in particolare per l' illuminazione e la segnaletica fissa, di orientamento e di sicurezza.

Particolare attenzione e priorità è stata posta, in linea con la Carta dei Servizi alla accessibilità in stazione con particolare attenzione alle persone diversamente abili realizzando numerosi interventi di abbattimento delle barriere architettoniche come piattaforme elevatrici, ascensori, rampe di accesso, in numerose stazioni.

Decoro

Nel corso del primo semestre 2005 sono stati pianificati e eseguiti nelle stazioni una serie di interventi che, oltre ad avere come obiettivo il miglioramento del decoro delle stazioni sono stati anche mirati a prevenire aggravamenti di situazioni critiche per il decoro stesso.

Il livello del Decoro delle stazioni è continuamente tenuto sotto controllo da un sistema di monitoraggio che offre l'opportunità ad ogni singolo compartimento di valutare in tempo reale le proprie performance gestionali.

Nel corso del corrente anno, il livello del grado di decoro delle stazioni ha evidenziato un miglioramento rispetto ai risultati di consuntivo del 2004, portando il valore medio a livello di rete da 56,65% a 59,08%.

Pulizie e Servizi Appaltati

Per i contratti di pulizia e servizi appaltati con durata biennale, i cui cambi appalti erano stati effettuati nel secondo semestre 2002, in scadenza (proroga contrattuale compresa) a luglio 2005, sono state svolte una serie di attività che hanno permesso l'espletamento delle procedure di gara e la successiva aggiudicazione entro il mese di novembre 2005 per i compartimenti di Bari, Bologna, Cagliari, Genova, Reggio Calabria, Trieste, Venezia e Verona.

In relazione alla gara sono state effettuate tutte le attività propedeutiche alle operazioni di aggiudicazione nei termini previsti a partire dalla emissione dei bandi (4 maggio), alla valutazione tecnico economica delle offerte effettuata all'inizio del mese di settembre fino all'aggiudicazione definitiva effettuata nel novembre.

L'obiettivo posto alla base del nuovo impianto contrattuale era quello di incrementare il livello di qualità del servizio offerto attraverso nuove modalità di espletamento della gara (criterio di scelta: offerta economicamente più vantaggiosa) ma soprattutto attraverso un articolato contrattuale che oltre alle attività tipiche delle pulizie prevede anche quelle del mantenimento del decoro e che oltre ai tradizionali sistemi di valutazioni delle prestazioni (controlli delle prestazioni rese e dei controlli statistici di qualità) prevede anche una correlazione alle indagini di *customer satisfaction* sulla base delle quali vengono attribuiti *Bonus/Penalities* e concesse o negate le eventuali proroghe contrattuali previste in contratto.

Una attenzione particolare è stata posta alla valorizzazione del Progetto Tecnico, con particolare attenzione alle aree aperte al pubblico (atrii, sottopassi, sale di attesa, WC, etc...), in modo da garantire, con attività di pulizia dettagliate e dichiarate, il livello di qualità atteso.

Per quanto attiene i servizi appaltati, sulla base dell'esperienza passata, sono stati inseriti quei servizi caratterizzati da un maggiore impatto con il cliente quali interventi di mantenimento del decoro e di piccola manutenzione (tinteggiature, ripristino funzionalità arredi e impianti, sfalcio erba, etc...) con particolare attenzione per le aree aperte al pubblico.

Tra gli appalti andati in gara il cambio appalto è avvenuto per i compartimenti di Bari, Bologna, Genova e Verona, mentre per i compartimenti di Cagliari, Reggio Calabria e Trieste-Venezia il cambio appalto avverrà congiuntamente alla società Trenitalia.

Nel corso dell'anno sono inoltre state coordinate le attività di cambio appalto effettuate dalla società Centostazioni nei lotti a durata triennale; su questi le criticità emerse sono state gestite senza generare impatto sul servizio.

B) Il *network* Grandi Stazioni

La gestione del Contratto RFI-Grandi Stazioni è stata improntata alla realizzazione di procedure per meglio definire alcuni aspetti non chiariti nel contratto.

In particolare è stato firmato un nuovo Atto Ricognitivo, come meglio esposto nella sezione "Principali eventi dell'anno" della presente Relazione, per la definizione di una serie di criticità emerse nel corso della gestione che hanno impatto sia sul Conto Economico che sul Piano degli Investimenti.

Sono stati definiti una serie di Accordi e Procedure relativi alla gestione corrente e conto investimenti, alla definizione delle occupazioni temporanee, ai livelli di qualità del servizio, alle liberazione di spazi nei complessi e negli immobili di proprietà, all'pertura dei cantieri di riqualificazione, ecc.

Sono ancora in corso ulteriori accordi relativi alla definizione del riconoscimento del *Bonus/Penalities*, dei criteri di attribuzione degli interventi alla manutenzione ordinaria e straodinaria, per la determinazione della quale è stato nominato uno specialista esterno come arbitro *super partes* rispetto ai due nominati rispettivamente per RFI e Grandi Stazioni. Sono state attribuite deleghe al territorio per un maggior controllo delle attività operative e sono in corso di elaborazione ulteriori procedure operative. È stato stipulato (come meglio esposto nella sezione "Principali eventi dell'anno" della presente Relazione) un verbale di accordo per la ridefinizione dei criteri di ripartizione degli oneri condominiali.

Per quanto riguarda gli investimenti, dopo la serie di rivisitazioni dei progetti e di riaggregazione degli stessi avvenuta nel corso 2004, sono stati appaltati i lavori ed aperti i cantieri nelle stazioni di Milano C.le, Torino P.N. e Napoli C.le.

Gli interventi relativi alle altre stazioni sono stati separati in 5 lotti che comprendono le opere di riqualificazione, le opere complementari (Legge Obiettivo) ed i servizi di conduzione e manutenzione.

C) Il *network* Centostazioni

Nel corso del 2005 l'attività gestionale della società Centostazioni ha assunto ormai completa autonomia e completezza in quanto è diventato pienamente operativo il contratto di *Global Service*.

L'attività di RFI sia a livello centrale che territoriale è orientata alla verifica del livello del servizio ed alla corretta attribuzione degli oneri condominiali come conseguenza delle attività gestionali (occupazione aree, ripartizione delle utenze, realizzazione attività di manutenzione, etc...); ad oggi non sono emerse problematiche particolari né la necessità di effettuare accordi interpretativi del contratto, anche se nel corso dell'anno sono state avanzate alcune richieste economiche su alcune interpretazioni del contratto (es: modalità di calcolo della *fee*, occupazioni DLF, ecc.) sulle quali non si è ancora trovato accordo.

Per quanto attiene gli investimenti un forte impulso è stato dato sia alle progettazioni che alle cantierizzazioni.

Nel corso del 2005 sono state completate le stazioni di Brescia, Catania, Livorno, Messina C.le, Milano Lambrate, Milano P.G., Modena, Piacenza, Prato, Roma Ostiense, Roma Trastevere, Rovereto, Salerno e Udine.

Sono inoltre state avviate le progettazioni relative all'80% delle stazioni del network, di queste il 55% risulta ormai completato.

Sono stati firmati oltre 50 contratti di appalto e consegnati lavori in oltre 50 stazioni.

D) Le stazioni AV/AC

Le nuove stazioni AV/AC in fase di affidamento sono Roma Tiburtina, Torino Porta Susa, Firenze AV e Napoli Afragola.

Roma Tiburtina – È stata espletata la gara per la realizzazione della nuova stazione; l'affidamento dei lavori è previsto entro la prima metà del 2006; il completamento dei lavori è previsto nel 2008.

Torino Porta Susa – È in corso la fase di affidamento dei lavori per la realizzazione della nuova stazione, con consegna entro il mese di marzo 2006.

Per quanto riguarda le opere relative all'attraversamento sotterraneo della linea ferroviaria, affidate con appalto integrato, è in corso l'esame da parte della società Italferr del progetto esecutivo. Il completamento dei lavori è previsto nel 2009.

Firenze AV– Nel mese di dicembre 2005 è stato pubblicato il Bando di Gara per la progettazione esecutiva delle gallerie e per la realizzazione degli scavalchi, con possibilità di

affidamento delle opere per la realizzazione dell' attraversamento sotterraneo ferroviario e della stazione. Il completamento dei lavori è previsto per il 2012.

Napoli Afragola – La procedura di affidamento è in fase di completamento, con consegna entro marzo 2006. La prima fase funzionale del progetto sarà completata entro il 2008.

INVESTIMENTI

Rete Storica

Nel corso dell'anno 2005, gli investimenti infrastrutturali sono stati pari a 3.054 milioni di euro per la rete storica con un incremento di 668 milioni di euro rispetto all'anno precedente (+22,5%).

In particolare per quanto riguarda la rete storica, il volume degli investimenti è stato pari a 1.385 milioni di euro per i grandi progetti infrastrutturali (di cui 99 milioni di euro per i progetti di sviluppo tecnologico) e 1.669 milioni di euro per la attività di mantenimento ed efficienza dell'infrastruttura e per interventi diffusi sul territorio (di cui 417 milioni di euro per interventi a carattere tecnologico).

Rete AV/AC

L'avanzamento dei lavori nell'esercizio 2005 risulta pari a 3.372 milioni di euro di cui 3.369 milioni di euro per l'asse Torino-Milano-Napoli (TO-MI-NA), con una minore produzione, pari a 876 milioni di euro (di cui 744 per TO-MI-NA), rispetto all'esercizio precedente

Tale minore produzione era in gran parte già prevista in conseguenza della ormai matura fase di realizzazione di alcuni dei progetti appartenenti all'Asse TO–MI–NA, con la consegna ad RFI per il preesercizio tecnico ed il successivo avvio dell'esercizio commerciale dei primi lotti funzionali del Sistema AV/AC (Roma-Gricignano e Torino-Novara).

In particolare, per il 2005, il valore dei citati investimenti per la rete AV/AC realizzati direttamente da RFI, ammonta a 73 milioni di euro, registrando un incremento di 13 milioni di euro rispetto al 2004.

CONTRIBUTI COMUNITARI

RFI è beneficiaria finale di contributi comunitari erogati dalla Commissione Europea, principalmente a valere sul Fondo Europeo di Sviluppo Regionale (F.E.S.R.) e a carico del Bilancio della Rete Transeuropea dei Trasporti (T.E.N.). Entrambe le suddette linee di cofinanziamento si configurano come risorse addizionali rispetto a quelle nazionali previste nel Contratto di Programma 2000-2005 e nei relativi Addenda per la copertura degli investimenti infrastrutturali.

Di seguito si riporta una descrizione delle principali caratteristiche dei fondi ed i relativi dati dimensionali.

Risorse FESR – PON TRASPORTI 2000-2006

A valere sulle risorse rese disponibili dal Fondo Europeo di Sviluppo Regionale, con Decisione C(2001) 2162 del 14.09.2001 modificata dalla Decisione C(2004) 5190 del 15.12.2004, la Commissione Europea ha approvato il Programma Operativo "Trasporti" che si integra nel Quadro Comunitario di Sostegno (QCS) per gli interventi strutturali nelle regioni interessate dall'Obiettivo 1 in Italia per il periodo 2000-2006.

In tale contesto, le risorse complessivamente attribuite ad RFI (aventi natura di contributi conto impianti) possono essere così rappresentate (importi in milioni/euro):

PON –T 00-06	Periodo di ammissibilità della spesa	Costo totale cofinanziato	Partecipazione comunitaria	Incassato al 31.12.2005
Misura I.1 (*Direttrici*)	1.1.2000-31.12.2008	1.152,4	502,7	199,8
Misura II.1 (*Nodi*)		142,4	56,9	81,9*
Totale		**1.294,8**	**559,6**	**281,7**

*: di cui 25 milioni di euro saranno svincolati a favore di TAV SpA. come fonte di finanziamento del progetto AV/AC "Nodo di Napoli".

Dei 281,7 milioni di euro incassati ad oggi, 147,9 milioni di euro si riferiscono agli incassi dell'anno 2005, di cui 102,3 milioni di euro per la Misura I.1 e 45,6 milioni di euro per la Misura II.1.

Risorse TEN

Il Regolamento (CE) n. 2236/95 e successive modifiche del Parlamento Europeo e del Consiglio, stabilisce i principi generali per la concessione di un contributo finanziario nella Comunità nel settore delle reti transeuropee.

In particolare, possono beneficiare del contributo comunitario i progetti di interesse comune individuati nell'ambito degli orientamenti di cui all'art. 129C del Trattato che istituisce la Comunità Europea.

In tale contesto, RFI riceve contributi TEN su studi e lavori rispondenti ai requisiti di ammissibilità del contributo (in primo luogo gli oggetti cofinanziati devono insistere sulla rete TEN), nella misura massima rispettivamente del 50% e del 10% del costo ammissibile.

Mentre i contributi "Extra MIP" sono erogati dalla CE a seguito dell'emissione di singole Decisioni e della successiva rendicontazione dell'avanzamento economico del progetto confinanziato, i contributi "MIP – *Multiannual Indicative Programme*" vengono erogati sulla base della emissione di Decisioni annuali della CE (e relativa rendicontazione delle spese sostenute da parte di RFI) che rendono operativo il Programma Indicativo Pluriennale elaborato dalla CE per settore per il periodo 2001-2006, in base alle domande di contributo pervenute dai singoli Stati membri. Il Programma è stato riesaminato a metà periodo, per tener conto del reale avanzamento dei progetti.

Complessivamente, le risorse TEN attribuite negli anni 1993-2005 ad RFI possono essere così rappresentate (importi in milioni di euro):

Tipologia di contributo	Importo decisioni emesse	Totale incassato	di cui nel 2005
MIP (Programma 2001-2006)	58,2	30	12,8
Extra MIP	214*	184,6	12,5
TOTALE TEN	**272,2**	**214,6**	**25,3**

*: di cui 49,5 milioni di euro relativi a quote parte di decisioni emesse ante 1993 ma incassate post 1993.

Opere consegnate all'esercizio ferroviario

Si riportano di seguito le principali attivazioni/potenziamenti con il dettaglio delle opere consegnate all'esercizio ferroviario:

Varianti:

Attivati 40 km di varianti di cui km 5 tra Pioltello e Melzo bin.pari e dispari (ambito quadruplicamento), km 10 tra S. Giovanni P.– Tavernelle (modifica tracciato), km 1 tra Villafranca e Rometta (raddoppio Messina Patti S.P.P.), km 1 tra Certaldo e Barberino, km 1 Voghera (modifica binario di corsa dispari), km 1 tra Roma Tiburtina e Bivio Tiburtina (variante provvisoria), km 5 tra Stura – Settimo per AV/AC Torino - Novara, km 2 tra Venezia Mestre Cab.c – Venezia Mestre, km 2 tra Pioltello – melzo (ambito quadruplicamento), km 2 tra Padova – Padova Int., km 1 Balestrate - Castellammare, km 2 ambito Staz. voghera, km 2 Cascine – Signa, km 1 Venetico – Pace (raddoppio), km 1 Bergamo – Verdello, km 1 Bellavista – Taranto), km 2 Salone Lunghezza .

Nuove linee :

Attivati 34 km per la rete tradizionale a doppio binario di cui 5 km tra Bivio Sordio e Tavazzano (DD), km 9 Bivio Tavernelle – Bologna C.le, km 9 PM Tavernelle – PP Persicelo Nord,), km 1 Bivio Cassino – Napoli Traccia, 10 km Bivio PC Renai – Bivio PC Samminiatello.

Attivati 186 km di linea AV/AC tra Salone e Gricignano (Roma – Napoli).

Elettrificazione :

Attivati 44 km sulla rete tradizionale a doppio binario di cui 5 km tra Bivio Sordio e Tavazzano (DD), km 9 Bivio Tavernelle – Bologna C.le, km 9 PM Tavernelle – PP Persicelo Nord,), km 1 Bivio Cassino – Napoli Traccia, 10 km Bivio PC Renai – Bivio PC Samminiatello, km 10 RC Pellaio – Reggio Calabria C.le.

Attivati 186 km di linea AV/AC tra Salone e Gricignano (Roma – Napoli).

Raddoppi :

Attivati 70 km sulla rete tradizionale di cui. km 11 Verdello – Bergamo, 11 km Squinzano – Surbo, 13 km S. Stefano Chiesaccia, 8 km Prenestina - Salone, 27 km Ortona – Casalbordino.

Comando Traffico Centralizzato (DCO/CTC):

Attivati 74 km di CTC di cui 10 km tra Avigliano e Potenza Sup. 6 km tra Sulmona e Pratola Peligna 3 km tra Bologna C.le e Bivio P.C.. S.. Viola, 46 km tra Siliqua – Carbonia e Villamassargia – Iglesias, 9 km tra Bivio Tavernelle – Bologna C.le .

European Rail Traffic Management System (ERTMS) :

Attivati 186 km di ERTMS per la linea AV/AC tra Salone e Gricignano (Roma – Napoli).

Blocco Automatico :

Attivati 88 km di Blocco Automatico di cui 5 km tra Bivio Sordio e Tavazzano (DD), 4 km Bivio Gricignano – Gricignano, 10 km tra Bivio PC Renai – Bivio PC Samminiatello, km 11 Capua – Caserta, 8 km Predestina Salone, km 13 PP Chiesaccia – S. Stefano Magra, 9 km Bari P.Sud – Torre a Mare, 9 km B. Tavernelle - Bologna C.le, 5 km Villafranca – PP Chiesaccia, km 8 Prato Tires – Bolzano 2 km Lingotto – Torino Sm.to, 4 km Barcellona – B. Terme Vigliatore .

Blocco conta assi :

Attivazione di 270 km di blocco conta assi di cui km 16 Novara - Vespolate - Borgo Lavezzaro, km 6 Sulmona e Pratola Peligna, km 4 Buonfornello – Fiumetorto, km 6 Campofelice - Buonfornello, km 10 Avigliano e Potenza Sup., km 14 Lentini – Scordia 10 km Novara – Borgo Lavezzaro, 7 km Buttrio S. Giovanni, 7 km Udine Parco – Buttrio, 22 km Pescara – Ortona, 53 km Macomer – Chilivani, 11 km Priolo Sottano – Gela, 8 km Scordia – Filidonna, 21 km Campomarino – Pm Ripalta, 24 km Brindisi – Squinzano, 10 km Airasca – Candiolo, 11 km Filidonna – Mineo, 13 km Priolo Sottano – Niscemi, 17 km Casalbordino – Vasto S.Salvo.

Banalizzazione :

Attivati 238 km di Banalizzazione di cui 5 km tra Bivio Sordio e Tavazzano (DD), 2 km Dev. Olmatello (Firenze Rifredi) – Firenze Castello (linea Osmannoro), 3 km Firenze Rifredi – Firenze Castello (linea Viareggio), 8 km Roma Casilina – Terricola, 10 km Roma Casilina - Ciampino, 4 km Bivio Gricignano – Gricignano, 12 km tra Roma Termini – Salone, 11 km Porto di Vasto – Vasto S.Salvo, 4 km PC Sgurgola – Morolo, 13 km Chiesaccia S.Stefano Magra, 9 km Tavernelle – PP Persiceto Firenze, km 11 Capua – Caserta, km 55 Pescara – Porto di Vasto, 10 km tra Bivio PC Renai – Bivio PC Samminiatello, 6 km Sparanise – Pignataro, 35 km Brindisi – Surbo, 22 km Brasiliano – Codroipo, 3 km Padova – Padova C.M., 9 km Bari Parco S. – Torre a Mare, 6 km B.Fegino-Genova PP – B.Succursale.

Codifica :

Attivati 108 km di linea codificata di cui 4 km Bivio Gricignano – Gricignano, 6 km Bivio Ovest – Bivio Gricignano, 17 km Scalo Marcianise, 5 km Bivio Sordio e Gavazzano, 16 km tra Roma Termini – Salone, 13 km Chiesaccia S.Stefano Magra, 5 km Villafranca – Chiesaccia,

km 11 Capua – Caserta, 8 km Prato Tires – Bolzano 4 km Napoli C.le - B. Poggioreale (Cassino e Foggia), 10 km tra Bivio PC Renai – Bivio PC Samminiatello, 5 km Raccordi Verona 4 km Torino Ing. – TO sm.to – Quadrivio Zappata .

Passaggi a livello :

Soppressione di 109 passaggi a livello 5 P.G. - Automazione di 18 passaggi a livello

ACEI (Apparati Centrali Elettrici a pulsanti di Itinerario):

Attivazione 31 ACEI.

ACS (Apparati Centrali Statici):

Attivazione 15 per la linea AV e 20 ACS per la linea tradizionale.

INTERVENTI TECNOLOGICI

I principali interventi tecnologici dell'anno sono stati i seguenti:

Sistema Comando Controllo (SCC)

È il sistema gestionale/organizzativo a forte innovazione tecnologica, che da un posto centrale consente la gestione e la supervisione della circolazione di linee/bacini.

Nell'ambito dello sviluppo dei progetti di investimento relativi a tale sistema (SCC) sono stati attivati sulla rete tradizionale 237 km di SCC di cui km 22 tra Caserta e Casalnuovo, km 66 Pescara – Vasto S.Salvo, km 18 Varano - Loreto, km 10 Genova P.P. – S. Quirico, 43 km Genova Brignole – Sestri Levante, 3 km Campasso - Fegino, 18 km Villafranca S.Stefano Magra, 16 km Ronco Genova S. Quirico, 12 km Domegliara – Verona Parona, 14 km Scalo Maddaloni, 15 km Aversa – Caserta .

Mentre per la linea AV/AC sono stati attivati 186 km di SCC tra Salone e Gricignano (Roma – Napoli).

Sistema Controllo Marcia Treno (SCMT)

Tale sistema consente di proteggere in ogni istante la marcia del treno, attivando eventualmente la frenatura di emergenza, rispetto sia al superamento della velocità massima consentita sia al superamento indebito dei segnali a via impedita.

Si evidenzia l'importanza di tale sistema sul sistema ferroviario sia in termini di sicurezza della circolazione, sia di riduzione dei costi complessivi. Nel sottosistema di terra sono stati attivati circa 2100 km di linea.

Nel sottosistema di terra sono state attivate le tratte previste nel Programma 2005, revisionato secondo le indicazioni del vertice aziendale in merito alle priorità realizzative, relativamente al

completamento delle fasi 1 e 2A ed alla realizzazione della fase 2B, i cui lavori sono stati consegnati a Gennaio.

Complessivamente sono stati attivati 2759 km di linee entro il 31/12/2005, ubicate nei Compartimenti di Torino (Carmagnola-Fossano-Cuneo, Fossano-Ceva-S.Giuseppe di Cairo, Torino P.ta Nuova- Trofarello, Pinerolo-B. Sangone, Arona-Vignale-Novara); Milano (Passante di Milano, Domodossola-Arona, Luino-Gallarate e Laveno-Oleggio, Milano P.ta Genova-Mortara, Pavia-Bressana e Broni-Piacenza), Verona (la linea Bologna-Verona, la Suzzara-Verona e la "Porrettana". La Verona-Brennero), Venezia (il triangolo V.Mestre-Treviso-Portogruaro e la Vicenza-Treviso), Trieste (Latisana-Cervignano), Genova (le linee S.Giuseppe di Cairo-Savona e Savona-Ventimiglia), Firenze e Roma (la linea tradizionale Roma-Firenze, la Pisa-Lucca, Vezzano-Sarzana, la Roma-Tivoli e la Roma-Napoli (v. Cassino) Napoli (Roma-Napoli fino a Caserta, mentre da Caserta a Napoli C.le sono state attivate entrambe le linee via Aversa e via Cancello e completamento del Nodo di Napoli) Ancona (la linea Terontola-Foligno), Bari (Bari-Taranto).

Sono state attivate alcune tratte di "Sperimentazione Allargata". dei due nuovi fornitori del sottosistema di terra SCMT:

- per l'ATI E.C.M.-Eredi Mercuri: la Modena-Suzzara, la Sarzana-Pisa e la Bologna-Porretta.
- per Consorzio V.M: la Termoli-S.Severo e la Metaponto –Sibari.

È stata affidata e consegnata al Nuovo fornitore Alcatel la tratta di Sperimentazione Allargata nella linea Messina-Siracusa.

Infine sono in fase avanzata le realizzazioni di ulteriori 400 km. circa di linee, che verranno attrezzate con SCMT entro il Marzo 2006.

Si è proceduto inoltre ad effettuare la gara di affidamento della fase 2C di SCMT, per complessivi 217.176.000,00 euro che prevede l'attrezzaggio degli ultimi 2200 km. circa di linee del Programma SCMT negli anni 2006-2007.

Si stanno realizzando con l'Impresa ASF le attività di sviluppo ed omologazione del bordo ERTMS/AV, integrato con SCMT, destinato ad essere installato sugli ETR 500 AV la cui realizzazione è stata commissionata da Trenitalia ad Ansaldo-Breda.

È stato stipulato il 1° Atto Integrativo Modificativo dell'Accordo Quadro con il Raggruppamento Temporaneo d'impresa (RTI) per la realizzazione delle fasi 1 e 2A SCMT. Sono state progettate e sono in corso di realizzazione ulteriori 1800 km di linee, programmate per il 2005, relative alle fasi 1 e 2A ad integrazione delle linee finora attivate.

È stata portata a termine la Gara a seguito di Bando europeo per l'affidamento dei quattro lotti della fase 2B di SCMT per complessivi 2800 km circa di linee da attivare negli anni 2005/2006.

È stata attrezzata a Firenze una sala operativa che copre completamente l'esercizio SCMT monitorando e intervenendo nel caso di anormalità di terra e di bordo. Sono stati inoltre sviluppati dei *tool* di supporto alla valutazione e manutenzione SCMT.

Progetto Apparato Centrale Statico (ACS)

L'ACS rappresenta l'evoluzione degli apparati Centrali Elettrici a pulsanti di itinerario e degli apparati Centrali Elettrici a leva individuali sostituendo la logica cablata realizzata mediante circuiti elettrici, elementi meccanici ed elettromeccanici, attraverso la logica programmata, realizzata cioè mediante elementi elettronici (cosiddetti componenti statici) programmabili via *software*. L'ACS è in via di diffusione in tutte le ferrovie europee. Gli impianti ACS sono formati da una Unità di Elaborazione delle Logiche di movimento (UEL), una Unità Interfaccia Operatore (UIO) e da una Funzione di supporto (UFS).

Durante l'esercizio 2005 è stata completata l'attività di sviluppo degli impianti ACS da realizzare sulla rete nazionale (denominati NVP) e si sono concluse le attività di Verifica Tecnica degli impianti (18) afferenti la linea AV/AC Roma Napoli.

È stata inoltre conclusa l'attività di integrazione degli apparati NVP per la linea AV/AC Torino-Novara; è stata conclusa anche per questa linea l'attività di verifica tecnica che proseguirà nel primo mese del 2006 per gli affinamenti finali.

Prosegue il controllo e la verifica degli ACS sulle linee della rete commerciale con la messa a punto delle nuove interfacce per deviatoi oleodinamico e per i segnali a led. Sono in avanzata fase di sviluppo le integrazioni ai sistemi di Diagnosi e Manutenzione secondo le richieste della Direzione Manutenzione.

È stato attivato l'impianto di Padova e sono stati aggiornati/istallati n.50 ACS2 sulle linee Tirrenica, Adriatica, Verona-Brennero, Messina Patti ecc. Sono stati integrati con il sistema SCMT vari impianti fra cui i principali, in termini di grandezza, sono quelli di Torino Lingotto e Mantova.

Sono stati attivati i primi 2 impianti ACS sulla linea Messina - Patti (Patti e Tindari) in Sicilia.

È stato riconfigurato l'ACS di Roma Termini per interfacciarlo con l'SCMT e per inserire i nuovi binari per le linee Laziali.

E in corso di riconfigurazione l'ACS di Roma Ostiense per le modifiche del ferro (nuovi binari) e per l'inserimento del Blocco Automatico con la relativa riconfigurazione ed estensione dell'SCMT.

Si sono concluse le gare per l'affidamento degli ACS di Pisa e Palermo.

Telecomunicazioni – Servizio GSM *Railway*

Dal 25 ottobre 2004 RFI ha attivato la rete di telefonia cellulare GSM-R, un sistema radiomobile proprietario dedicato alle attività ferroviarie. Con la rete GSM-R, RFI dota l'infrastruttura ferroviaria, ed il suo personale, di un sistema di radiocomunicazione mobile in grado di soddisfare in modo efficiente ed integrato, su scala nazionale, tutte le esigenze di comunicazione voce e di trasmissione dati connesse con l'esercizio ferroviario, compreso il controllo, in sicurezza, della marcia dei treni.

Il GSM-R trasmette su una banda di frequenze in gamma 900 MHz riservata in Europa per le attività ferroviarie. A regime la rete GSM-R interesserà le linee e i nodi della rete commerciale gestita da RFI, per una estensione superiore a 7.500 km.

Il sistema risulta interconnesso con le reti GSM degli operatori pubblici per disporre di risorse alternative di comunicazione sulle aree non coperte dal sistema GSM-R. In prospettiva futura il progetto Rete Radio GSM-R potrà avere una eventuale espansione anche verso le linee secondarie garantendo una autonomia operativa sull'intera rete e sarà interconnesso con i vari impianti GSM-R in corso di realizzazione da parte delle altre ferrovie europee.

Nel corso del 2005 sono stati installati ed attivati circa 200 nuovi impianti radio, che hanno consentito di raggiungere un volume di oltre 700 siti, su circa 4.910 Km di rete ferroviaria, integrati in rete, rispetto ai 1100 previsti dal progetto complessivo, il cui completamento è previsto entro la fine del 2006. Continuano a permanere su questo fronte le difficoltà e contenziosi connessi al rilascio da parte delle Istituzioni comunali e regionali preposti, dei permessi per la costruzione degli impianti di antenna. Al riguardo, nell'intendimento di superare per quanto possibile le criticità connesse con tale aspetto, la Finanziaria 2006 agevola tale processo: di fatto è previsto un emendamento che permette, ai fini dei processi realizzativi, di inquadrare gli impianti radio GSM-R alla stregua degli impianti di sicurezza e segnalamento ferroviario.

Sono continuati i lavori per la realizzazione degli impianti di radiocopertura delle gallerie, con circa 80 km di gallerie attrezzate nel corso del semestre, e la posa di nuove fibre ottiche lungo i percorsi interessati dagli impianti radio GSM-R.

Con riferimento al sistema GSM-R per le tratte AV/AC va segnalato il significativo successo conseguito nel corso dell'ultimo trimestre del 2005 con la effettuazione sulla tratta AV/AC Roma-Napoli dei test in campo per verificare l'interoperabilità tra sottosistemi di commutazione e sottosistemi radio di fornitori diversi, ai fini della integrazione in un'unica rete GSM-R nazionale di quanto ad oggi realizzato, con impiego di tecnologie diverse, a fronte di appalti assegnati nel contesto della rete ferroviaria convenzionale e dell'Alta Velocità. L'esito positivo di tali test ha permesso di dar seguito ad interventi di adeguamento minimale che rendono completamente trasparente per gli utilizzatori, dal punto di vista funzionale ed operativo, la fruibilità dei servizi fonia e dati sulla rete GSM-R indipendentemente dalla realtà di linea (AV/AC o convenzionale) sulla quale i treni si trovano a circolare.

Quest'ultima iniziativa corrisponde, tra l'altro, a specifici obiettivi ed intese concordate con gli organismi competenti della Commissione Europea in tema di *standard* di interoperabilità ferroviaria ed ha consentito di dar vita al primo esempio di rete GSM-R "*dual vendor*" in esercizio a livello mondiale.

Sono infine state completate le attività di messa a punto sulla rete GSM-R del servizio di trasmissione dati GPRS, con conseguente possibilità di attuare nel corso del primo trimestre 2006 la migrazione su rete GSM-R anche di quelle utenze che richiedono l'accessibilità a questo servizio e che pertanto, ad oggi, per lo scopo fanno riferimento all'operatore radiomobile pubblico.

Attivazione 2004:	Attivazione 2005:
Milano – Bologna	Bologna – Brennero
Bologna – Firenze	Parma – La Spezia
Firenze – Roma (DD e LL)	Padova – Bologna
Roma - Napoli (via Formia)	Torino – Modane
Napoli – Reggio Calabria	Pescara – Bari
Torino – Milano	Genova – Roma
Milano – Venezia	Nodo di Bologna
Nodo di Firenze	Nodo di Roma
Nodo di Torino	Nodo di Venezia
Nodo di Milano	Nodo di Napoli
Bologna – Verona	Roma – Napoli (via Caserta)
Torino – Genova	
Venezia – Tarvisio	
Venezia – Trieste	

Tecnologie Integrate AV (Alta Velocità)

EuropeanRailwayTrafficManagementSystem/EuropeanTrainControlSystem **Livello2 (sistema di bordo e terra) ERTMS/ETCS L2**
Roma-Napoli e To-No AV/AC

ERTMS è il sistema ATC (*Automatic Train Control*) introdotto per ottenere l'interoperabilità sulla rete ferroviaria europea. I vantaggi attesi dal nuovo sistema consistono nella possibilità di far viaggiare i treni su tutta la rete europea interoperabile senza dover cambiare alle frontiere il personale di macchina o il materiale rotabile, nell'incrementare la sicurezza del traffico nazionale e internazionale, nel migliorare la gestione del traffico passeggeri e merci, nella possibilità d'introdurre gradualmente la nuova tecnologia, nell'aprire il mercato della produzione ferroviaria ad una competizione estesa a livello europeo.

Il sistema è composto da ETCS (European Train Control System), il nuovo sistema di controllo e comando, e da GSM-R (Global System for Mobile Communications - Railways), un sistema di comunicazione radio per voce e dati derivato dal GSM. Nel sistema ERTMS/ETCS si sono distinti tre differenti livelli applicativi per permettere ad ogni ente ferroviario nazionale di stabilire il livello maggiormente appropriato alle proprie infrastrutture, alle prestazioni volute e alle proprie strategie di investimento.

I tre livelli sono distinti principalmente in base all'equipaggiamento utilizzato nel sottosistema di terra e nel sottosistema di bordo, in relazione alla modalità di trasferimento delle informazioni tra terra e bordo e in relazione alle funzioni processate nei due sottosistemi.

Il Livello 1 sfrutta EUROBALISE per la trasmissione discontinua dei dati dalla terra al treno e

viene applicato sopra il sistema di segnalamento già esistente. Il livello 2 sfrutta EURORADIO (GSM-R) per la trasmissione continua via radio dei dati tra la terra e il treno, EUROBALISE per la trasmissione discontinua e non richiede la presenza dei segnali lungo linea. Il livello 3 si distingue dal livello 2 per l'introduzione a bordo del sistema per la valutazione dell'integrità del treno. I treni equipaggiati con ERTMS/ETCS possono viaggiare sulle linee equipaggiate con i sistemi nazionali di controllo treno e supervisione della velocità grazie ad un equipaggiamento di bordo denominato STM (Specific Transmission Module).

Nel corso del 2005 si sono concluse le attività di *Assessment* delle specifiche SRS (SpecificheRequisitiSistema) sull'Alta Velocità vol.1, 2 e 3 del sistema di segnalamento ERTMS sia della tratta Roma-Napoli che Torino-Novara.

È stata portata avanti l'attività di valutazione della Verifica&Validazione delle Imprese appartenenti al Consorzio Saturno, Alstom (ALS), Ansaldo per le tratte Roma-Napoli e Torino-Novara Inoltre è stato fornito il nulla osta per l'inseguimento treni a 250 e 300km/h del SottoSistemaTerra e SottoSistemaBordo ETCS L2.

Sono state rilasciate le certificazioni per la autorizzazione alla messa in esercizio delle applicazioni generiche e prime specifiche di terra e bordo ERTMS per la tratta Roma-Napoli.

È stata espletata la attività di Commissione verifica tecnica di tutte le applicazioni e sottoapplicazioni compreso il Sistema Di stanziamento Treni (ETCS L2) per la tratta Roma-Napoli conclusasi con il preesercizio tecnico iniziato il 12.09.05. Sono state date le abilitazioni ETCS l2 al personale della manutenzione e movimento ed è stata espletata attività di monitoraggio delle prestazioni e funzionalità del sistema ERTMS durante il preesercizio.

Nel mese di dicembre è stato attivato il primo lotto della Tratta Roma-Napoli . L'avvio della nuova linea ferroviaria assume grande significato nel processo di ammodernamento della rete ferroviaria del Paese, iniziando a colmare quel deficit di mobilità e di logistica che ancora divide l'Italia dagli altri grandi partner dell'Unione Europea.

Si è provveduto all'espletamento di tutte le attività relative alla verifica tecnica per i settori (di specializzazione) Linee Primarie (sono le linee Alta Tensione che distribuiscono e trasportano l'energia elettrica dai luoghi di produzione ai punti di scambio in Media e Bassa Tensione – ferroviariamente parlando le Sotto Stazioni Elettriche), Sotto Stazioni Elettriche e Luce e Forza Motrice (impiantistica che derivandosi da punto Media/Bassa Tensione fornisce alimentazione elettrica e quindi consente il funzionamento a tutte le apparecchiature/componenti/sistemi presenti sulla linea ferroviaria) per l'avviamento all'esercizio della tratta AV Torino-Novara.

Per rispettare l'obiettivo di attivare il pre-esercizio in tempo per le Olimpiadi Invernali "Torino 2006" è stata conclusa l'attività di salita di velocità fino a 300 km/h sulla linea AV/AC Torino – Novara nonché l'attività della Commissione di Verifica Tecnica: è stato così possibile attivare il pre-esercizio nella tratta Torino-Novara nel mese di dicembre.

Energia elettrica

Il mercato elettrico nazionale continua ad essere caratterizzato da una continua evoluzione normativa.

Come noto, la delibera dell' Autorità per l'Energia Elettrica e il Gas (AEEG) n. 148 del 9 agosto 2004 ha cambiato radicalmente le modalità di pagamento dell'energia elettrica da parte

dei soggetti titolari di regimi tariffari speciali, per cui dal 1° gennaio 2005 i distributori di energia elettrica fatturano ad RFI l'energia elettrica ai prezzi di mercato, rientrando nella competenza della Cassa Conguaglio per il Settore Elettrico (CCSE) il ristoro della differenza tra il prezzo di mercato e tariffa speciale convenzionale. Ciò ha comportato una maggiore complessità delle procedure amministrative ed una intensificazione dei rapporti istituzionali (Cassa Conguaglio, Acquirente Unico, Federenergia, altri operatori elettrici quali distributori e produttori) oltre, ovviamente, contatti con la stessa Autorità per l'Energia Elettrica e il Gas per la definizione di nuove regole che, recependo lo spirito e i contenuti dell'ormai obsoleta Convenzione FS-ENEL, assicurino a RFI le medesime condizioni economiche previste dalla Convenzione stessa.

In tale ambito il D.L. 35/2005 del 14.03.2005 (c.d. Decreto sulla Competitività), convertito in legge n°80 del 2005, ha confermato il diritto di RFI ad usufruire di tariffe speciali senza limiti di tempo alle stesse condizioni in essere al 31.12.2004.

Continua inoltre il presidio sia in ambito legale che a livello istituzionale (istruttoria dell'AEEG e ispezioni della CCSE) per contenere il rischio di possibili aumenti sia tariffari che fiscali derivanti da differenti interpretazioni delle norme che regolano attualmente il mercato elettrico.

Prosegue l'attività di valorizzazione della rete elettrica ad alta tensione, comprese le sottostazioni, attraverso la possibilità di mettere a disposizione verso terzi la capacità di vettoriamento residua rispetto al fabbisogno di RFI.

PATRIMONIO

Generalità

Per quanto concerne la gestione del patrimonio immobiliare si è pervenuti, in data 15 aprile 2005, alla stipula del nuovo contratto di gestione per i servizi immobiliari tra RFI e la società Ferservizi. Nel nuovo contratto sono state puntualmente recepite le variate esigenze di servizi al patrimonio RFI connesse al suo mutato assetto derivante dal conferimento di parte del patrimonio di RFI a Ferrovie Real Estate con atto di scissione del 28 ottobre 2003 che ha modificato, in maniera significativa, la tipicità del patrimonio immobiliare residuo in capo alla società scissa RFI. Questo contratto cambia in maniera sostanziale la natura del rapporto con la società Ferservizi che opererà non più in nome proprio e per conto di RFI bensì come mandataria con rappresentanza. La rivisitazione dei servizi e delle prestazioni al patrimonio, nonché dei relativi corrispettivi, porteranno per RFI un abbattimento dei costi pari a circa 1,8 milioni di euro all'anno.

Nel corso dell'anno 2005 sono proseguite le attività afferenti il trasferimento dei cespiti individuati con Atto di scissione parziale del 28 ottobre 2003 alla Società Ferrovie Real Estate. Sono stati precisati per la successiva trascrizione presso la Conservatoria dei Registri Immobiliari 82 compendi per un importo complessivo di circa 473 milioni di euro (pari al 22% del valore di scissione) e n. 1854 alloggi con relative pertinenze (valore di scissione circa 58 milioni di euro). Parallelamente sono state sviluppate le attività che hanno consentito a RFI

di tornare proprietaria delle aree di sviluppo della nuova stazione Tiburtina e della nuova stazione di Porta Susa a Torino.

Per quanto attiene l'alienazione degli immobili, per la quale il Vertice di Gruppo ha affidato a Ferrovie Real Estate l'esclusiva, si sono determinate delle urgenze per effetto delle quali RFI è stata autorizzata a procedere direttamente alla vendita - previa approvazione del C.d.A. di RFI - di alcune vaste aree ex industriali ricadenti nei Comuni di Savona, Brescia, Chiusa, Merano, Siena e il fabbricato sito in Trieste denominato ex polo SIA. In questo ambito va anche ricordata la definizione bonaria, con la Società Ferrovie del Gargano, dell'annoso contenzioso che ha visto, in definitiva, la cessione alla predetta Società dell'ex linea Foggia – Lucera.

Sempre in coerenza con gli indirizzi del Vertice di Gruppo è stata avviata sotto il coordinamento di RFI, un'iniziativa volta a riorganizzare l'intero processo di gestione nella quale è previsto il censimento fisico dell'intero patrimonio immobiliare, unitamente alla ridefinizione dei processi amministrativi e di sistema a supporto dell'anagrafica unificata di Gruppo.

Il periodo in esame, oltre alle attività correnti d'istituto, è anche stato caratterizzato – per gli aspetti di ordine amministrativo/contabile, finanziario e patrimoniale che ne sono derivati - dalla scissione dalla Società TAV in favore di RFI della linea AV/AC Roma (Salone)/Napoli (Gricignano) con la presa in carico da TAV dell'intero comparto immobiliare e del relativo archivio patrimoniale (sono state, al riguardo, già attivate le relative operazioni).

Nel novembre dello scorso anno è stato avviato un nuovo monitoraggio delle aree demaniali marittime e sono state attivate una serie di attività finalizzate alla definizione di un annoso contenzioso con la Capitaneria di Porto di Messina al fine di definire l'ambito portuale e quello di RFI nella zona denominata "Falcata".

La pubblicità

Il contratto ponte n. 50/2004, valido dal 1 luglio 2004 tra RFI e la società *Viacom Express* per la gestione degli spazi pubblicitari, è stato prorogato al 31 marzo 2005, come previsto dal suddetto contratto, poiché non è stato possibile aggiudicare la gara nel tempo previsto ed era comunque necessario garantire il mantenimento del portafoglio clienti e le manutenzioni degli impianti.

Nel frattempo RFI ha effettuato una gara a seguito della quale l'appalto è stato aggiudicato alla *Viacom Outdoor* S.r.l. che, in data 14 marzo 2005, ha stipulato con RFI il relativo contratto "per l'esercizio in via esclusiva della pubblicità per conto terzi nell'ambito degli immobili in disponibilità giuridica di RFI".

Il contratto, che ha una durata di nove anni, a decorrere dal 1 aprile 2005 e fino al 31 marzo 2014, prevede per RFI un corrispettivo annuale calcolato applicando la percentuale di retrocessione unica del 55,27% sul fatturato al netto dell'imposta comunale sulla pubblicità, realizzato nell'anno di riferimento. Tale corrispettivo non potrà in nessun caso risultare inferiore ai minimi garantiti stabiliti in Contratto.

Il nuovo contratto vede un maggior coinvolgimento operativo di RFI in quanto le attività gestionali sono state accentrate al fine di esercitare un controllo maggiore sull'andamento dell'attività pubblicitaria su tutto il territorio nazionale.

In particolare sono state messe a punto le procedure autorizzative per svolgere le attività pubblicitarie di collocazione impianti/pubblicità; il Piano degli investimenti e il Programma per l'attività pubblicitaria sono stati presentati a fine settembre per l'approvazione.

ATTIVITA' DI RICERCA E SVILUPPO

Generalità

Per RFI gli investimenti in ricerca e sviluppo hanno riguardato principalmente il settore della sicurezza della circolazione ferroviaria, circa 35 milioni di euro, nell'ambito specifico dei sistemi per il controllo della marcia dei treni: ERTMS (*European Rail Traffic Management System*) utilizzato nella rete AV/AC, SCMT (Sistema Controllo Marcia Treno) impiegato nelle linee principali della rete tradizionale, supportati per la trasmissione radio dal sistema GSM-R.

In particolare per i citati sistemi sono proseguiti:

- gli studi e le sperimentazioni finalizzate all'implementazione di nuove funzionalità, alla integrazione con altri sistemi esistenti, nonché all'interoperabilità (libero accesso all'infrastruttura da parte degli operatori di trasporto);
- le attività di omologazione di componenti e sistemi innovativi, nell'ambito del programma di attrezzaggio di mezzi di trazione/complessi.

Oltre a ciò, nel corso del 2005 è stato avviato e concluso con successo lo studio di un nuovo sistema di sicurezza SSC (Sistema Supporto alla Condotta), che utilizza tecnologia trasmissiva con *trasponder* a microonde, finalizzato al controllo del rispetto del segnalamento e destinato ad integrare il sistema SCMT nelle linee secondarie della rete tradizionale.

Ulteriori 12 milioni di euro sono stati destinati allo sviluppo dei sistemi di diagnostica della rete ferroviaria e degli impianti ad essa correlati (implementazione funzioni per la diagnostica cd. "estesa" del Sistema Comando e Controllo (SCC), nonché sistemi di monitoraggio rete elettrica Alta Tensione e strumenti di diagnostica dei deviatoi oleodinamici).

In questo contesto è inserita la realizzazione di due treni per la diagnostica predittiva dello stato dei binari della rete AV/AC, che rappresentano l'evoluzione del treno "Archimede" già utilizzato per le linee della rete tradizionale con velocità massima di 200 km/h. I suddetti convogli, che potranno circolare alla velocità di 300 km/h, effettueranno la diagnostica mobile dell'armamento, degli impianti di trazione e di segnalamento verificando significativi parametri dell'interazione treno-infrastruttura ferroviaria.

Di minore entità, circa 3 milioni di euro, la spesa per attività di sperimentazione di componenti innovativi finalizzate: alla sicurezza (lampade per segnalamento, deviatoi e casse di manovra), al contenimento del rumore (materiali e sistemi antivibrazioni), all'automazione dei processi produttivi (pesatura automatica dinamica).

Infine per la formazione del personale RFI sono stati sviluppati e sono già in funzione dei simulatori sia di condotta dei treni che di governo della circolazione, per la cui implementazione sono stati spesi nel 2005 circa 0,6 milioni di euro.

Istituto Sperimentale

Nel corso del 2005 l'Istituto Sperimentale ha svolto attività di ricerca e sviluppo per un totale di costi operativi pari ad 5,5 milioni di euro come di seguito analiticamente riportato.

In relazione ai fenomeni aerodinamici conseguenti al transito in galleria dei treni AV sono state eseguite due complesse campagne di sperimentazione. La prima ha avuto per obiettivo la verifica di conformità alle Specifiche Tecniche dell'Infrastruttura (STI) dei valori delle onde di pressione, nonché la taratura di un modello di calcolo da applicare a tutte le gallerie presenti nella rete italiana AV/AC per la determinazione di detta conformità.

La seconda ha riguardato una ricerca sulle sollecitazioni dinamiche indotte su alcuni manufatti presenti nelle gallerie.

I risultati della ricerca hanno consentito l'implementazione delle relative specifiche tecniche. È stata condotta un'ulteriore campagna di sperimentazione sulla linea AV/AC Torino-Novara relativamente alle sollecitazioni dinamiche indotte dal transito dei treni allo scoperto.

È stato infine avviato il progetto "*Cross Wind*", in via di ultimazione, relativo al monitoraggio della velocità e direzione del vento, mediante centraline anemometriche disposte lungo la linea AV/AC Roma –Napoli (vincoli relativi ai venti trasversali imposti da questioni di sicurezza).

Nell'ambito delle problematiche riguardanti il fenomeno delle vibrazioni è stato realizzato e verificato sperimentalmente un modello matematico nel quadro di un progetto sul dimensionamento degli armamenti antivibranti; è stato effettuato altresì un monitoraggio di eventuali movimenti (per esempio movimenti franosi) di linee ferroviarie tramite satellite ENVISAT sulla tratta Pescara-Termoli.

È proseguita inoltre l'attività di misure di vibrazione e di rilievi sugli scambi ai fini della certificazione della linea AltaVelocità.

Anche nel 2005 sono continuate le esperienze di progettazione delle attrezzature necessarie alle prove sulle traverse, su cuscinetti per scambi prodotti da diversi fornitori e in conformità alle Specifiche Tecniche dell'Infrastruttura (STI), nonché tutte le attività sui componenti strutturali per l'esercizio ferroviario AV, la certificazione dei prodotti ferroviari e le prove meccaniche su acciai da costruzione con l'Accreditamento del Sinal n. 163.

Sono state effettuate verifiche e controlli per l'omologazione di cicli di verniciatura per strutture metalliche nuove o per interventi di manutenzione, oltre alla partecipazione a gruppi di lavoro per elaborazione e stesura di Specifiche Tecniche Ferroviarie (STF) per l'omologazione dei lubrificanti per cuscinetti aghi deviatoi.

NAVIGAZIONE

Generalità

L'anno 2005 è stato contraddistinto dalle seguenti attività:

- acquisizione di due navi (Budelli e Razzoli) e vendita delle più piccole ed obsolete Agata e Pace. Budelli e Razzoli, specializzate per il trasporto del gommato, determineranno una adeguata capacità operativa relativamente alla attivazione del nuovo terminale di Tremestieri;
- conferma dell'accordo commerciale (limitato alle autovetture) con Autogrill per la vendita dei servizi Bluvia lungo l'autostrada Salerno Reggio;
- predisposizione di una campagna promozionale (tie-ins con Autogrill) per il segmento gommato pesante, che prevede l'invio di una direct mail a circa 20.000 ditte di autotrasporto delle seguenti regioni: Sicilia, Calabria, Puglia, Basilicata e Campania (data base Autogrill). Tale operazioni è orientata a fidelizzare la clientela del segmento che, nel semestre in questione, ha fatto registrare, rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, un significativo incremento;
- sistemazione dei piazzali di imbarco di Messina e di Villa S. Giovanni, mediante rifacimento del manto stradale e della segnaletica orizzontale e verticale;
- adattamento dei due scivoli (Messina e Villa S.Giovanni) dedicati alle bidirezionali per l'esercizio delle navi Budelli e Razzoli che sono provviste di un ulteriore ponte di carico, oltre quello principale;
- avvio dei lavori di trasformazione delle navi Garibaldi e Logudoro, utilizzate sulla rotta sarda, finalizzati alla installazione di impianti di automazione che consentiranno la riduzione delle tabelle di armamento delle navi.

Relativamente ai dati caratteristici dell'esercizio si riportano di seguito i principali elementi consunti nell'anno e le percentuali di variazione rispetto al 2004.

Sardegna

Il servizio è strutturato con l'utilizzo della sola nave traghetto Garibaldi, sostituita dalla Logudoro nei periodi di sosta per lavori della prima.

Sono state effettuate la pressoché totalità delle corse programmate ed i ricavi si sono mantenuti stabili.

I carri traghettati sono stati pari a n° 21.361, con un aumento del 9% rispetto allo scorso anno. Le tonnellate trasportate sono state 616.747 t nette di merce (+11,3%) e 999.388 t lorde (+8,5%).

Sicilia

L'andamento generale dell'esercizio e dei risultati commerciali sul gommato può ritenersi più che soddisfacente, soprattutto in considerazione della competizione in atto con il trasporto effettuato via mare dalle numerose relazioni marittime (autostrade del mare) e con l'ingresso sullo Stretto, nel secondo semestre, di un nuovo operatore particolarmente aggressivo.

Il trasporto del materiale ferroviario è stato sviluppato secondo programma con la messa a disposizione di Trenitalia, attuale unico cliente, di 23.357 corse nave rispetto alle 23.476 programmate.

Sono inoltre stati attivati programmi straordinari, con utilizzo delle navi su rotte più lunghe, per contribuire alla soluzione di emergenze che hanno determinato in alcuni casi il blocco della rete ferroviaria.

Nel segmento gommato pesante i ricavi sono aumentati del +18,50% (in termini di unità di carico di oltre il +15,5%). Il segmento autovetture ha fatto registrare un aumento nei ricavi del + 3, 25 %. Il trasporto passeggeri ha subito invece una contrazione del –2,61%.

LO SVILUPPO DEI SISTEMI INFORMATIVI

Nel corso del 2005 è proseguita l'evoluzione tecnologica ed applicativa dei sistemi a supporto dei processi aziendali della circolazione treni e della manutenzione dell'infrastruttura, accompagnata dal pieno esercizio dei Centri di Elaborazione Dati di RFI.

Per quanto riguarda la circolazione, proseguono le attività di ampliamento della Piattaforma Integrata Circolazione (PIC) entrata in esercizio l'11 luglio 2004; le *suite* previste sono state completate e si sta procedendo ad una attivazione graduale delle nuove *suite* per evitare problemi alla moltitudine di operatori ed imprese che utilizzano i sistemi in esercizio. È in fase di *test* l'interfaccia "*Standard* PIC-IF" per disciplinare informaticamente i rapporti tra RFI e le Imprese Ferroviarie sulle variazioni al programma dei treni in "*GO*" il cui rilascio in esercizio è previsto per fine gennaio 06. La specifica di interfaccia è stata rilasciata e, nella presentazione del 13/12, consegnata ufficialmente a tutte le IF.

Per quanto riguarda il "Sistema CCL PLUS" Controllo Circolazione Linee con integrata l'Informazione al pubblico, nel secondo semestre del 2005 sono entrate in esercizio le tratte Firenze – Empoli e Firenze - Pistoia del Compartimento di Firenze e le tratte Torino – Alessandria, Torino – Modane, Torino – Novara, Torino San Giuseppe di Cairo, Torino – Pinerolo, Alessandria – Arona e Novara – Biella – Santhià del compartimento di Torino.

È stata completata la delivery del CCL PLUS sulla tratta Roma - Cassino – Caserta e sulle tratte Udine – Palmanova – Cervignano e Trieste – Villa Opicina.

È stata completata la delivery del CTC Plus sui Bacini DCO di Belluno e di Trapani.

È stato attivato il pre-esercizio del nuovo "Sistema CCN PLUS" Controllo Circolazione Navigazione per il controllo dei treni sulle navi traghetto dello Stretto di Messina e la relativa fruizione dell'informazione al pubblico in automatico.

È stata completata la delivery del Sistemi Infostazioni, interfacciato sul CCL con la reale marcia dei treni, su importanti impianti del Piemonte (Torino P.ta. Susa, Torino Lingotto, Settimo Torinese, Chivasso, Valenza, Mortara, Fossano, Asti, Bussoleno e Bardonecchia).

Sono state consolidate le progettazioni definitive dei sistemi infostazioni per impianti molto importanti come Roma Tiburtina, - Roma Trastevere – Roma Ostiense, Orte – Formia, Trieste C.le, Treviso, Udine, Pordenone, Monfalcone, Cervignano, Latisana, Portogruaro, Padova, Castelfranco Veneto, Mantova, Brennero, Legnago, Trento, Peschiera, San Bonifacio, Desenzano, Prato, Pistoia, Lucca, Firenze Campo Marte, Firenze Rifredi, Borgo San Lorenzo, Benevento, Vairano, Battipaglia, Nocera Inf., Torre Annunziata, Reggio Calabria, Villa San

Giovanni, Sapri, Cosenza, Paola, Lamezia Terme, Messina C.le, Messina Marittima, Acireale, Barcellona, Cefalù, Giarre.

È stata rilasciata in esercizio la cosiddetta "Scheda Treno *Real-Time*", che consente alle Imprese Ferroviarie di poter calcolare on-line e stampare la Scheda Treno in base alla effettiva composizione dei convogli, tenendo conto delle eventuali e contingenti variazioni dei relativi parametri (velocità massima, peso frenato ecc...) realmente rispettati ed eventualmente nel corso della marcia treno. Ciò potrà consentire inoltre un controllo dell'utilizzo del sistema SCMT a bordo treno, e quindi una verifica più generale dello stato di sicurezza della circolazione. Sono stati inoltre realizzati gli interfacciamenti dello stesso progetto con i sistemi Trenitalia, al fine di integrare e produrre i documenti Scheda Treno direttamente e tramite i sistemi e terminali di Trenitalia medesima.

Nell'ambito del progetto ASTER-IF è stata realizzata una nuova applicazione per la produzione automatica dei quadri orari murali di stazione (cosidetti M534) per cui, a partire dal nuovo orario entrato in vigore a dicembre 2005, sono stati prodotti per la prima volta in via automatica i quadri "Arrivi e Partenze" dei treni rivolti al pubblico nelle stazioni.

È entrata in esercizio una nuova applicazione per il settore Navigazione per la vendita e la controlleria sulle navi traghetto (Sirena) per i viaggiatori isolati tramite i "*soft-ticket*" (cosiddetti "*chip on paper*").

In ambito europeo sono state avviate, al termine dello sviluppo, le attività di validazione e collaudo del progetto EUROPTIRAILS, per la realizzazione di un sistema informativo di controllo e supervisione in tempo reale del traffico su corridoi europei, ed è stato installato il sistema centrale presso l'*outsourcer* di RFI, selezionata quale gestore del server centrale (ECS). Per detto progetto RFI partecipa al consorzio di Gestori Infrastruttura (RFF, DB Netz, OeBB, Prorail, SBB) nell'ambito del programma di sviluppo della rete TEN.

RAPPORTI CON PARTI CORRELATE

Nel seguito sono rappresentati, in un tabella di sintesi, i principali rapporti attivi e passivi intercorsi nell'esercizio con imprese controllate, imprese collegate, controllanti, altre imprese consociate, collegate di proprie controllate dirette ed indirette ed altre parti correlate. Sono anche evidenziati i rapporti con la società che esercita l'attività di direzione e coordinamento e con le società che sono sottoposte alla medesima attività di direzione e coordinamento.

Denominazione	Rapporti attivi	Rapporti passivi
Controllate		
TAV	Attività AV/AC, Organi sociali, oneri finanziari, debito da scissione, fitto locali uffici, servizi vari	Acconti per servizi, riaddebito costi attività AV/AC, deposito cauzionale locali uffici
METROPARK	Commerciali e diversi: Locazione di aree, personale distaccato, prestazioni sanitarie	Commerciali e diversi:progettazioni
NORD EST TERMINAL	Commerciali e diversi per utilizzo aree terminalistiche	
Collegate		
LTF	Progettazione, studi, ricognizioni linea Torino-Lione	
ITALCERTIFER	Commerciali e diversi: rimborsi personale	Realizzazione di prove e sperimentazioni per la certificazione di componenti e sistemi ferroviari
PORTA SUD	Riqualificazione scalo merci e stazione di Bergamo	
SGT		Commerciali e diversi per gestione terminali merci
QUADRANTE EUROPA TERMINAL GATE	Gestione integrata e sviluppo dei servizi intermodali nell'interporto di Verona Quadrante Europa	
B.B.T. SE	Realizzazione della Galleria di base del Brennero	
Controllanti		
FS (a)	Finanziari :Conto corrente intersocietario. Commerciali e diversi: per prestazioni sanitarie, sperimentazioni, locazioni Polfer, crediti fiscali	Finanziari: Conto corrente intersocietario. Commerciali e diversi: Licenze d'uso marchio, brokeraggio, assicurazioni e consulenza di varia natura.
Consociate		
FERSERVIZI (b)	Commerciali e diversi: per locazioni e alienazione dei beni immobili non strumentali	Commerciali e diversi: per attività di *global service provider*, servizi informatici, servizi amministrativi,amministrazione del personale, servizi di formazione, servizi per/di comunicazione, servizi per gli acquisti, *facilities*, ferrhotel, gestione amministrativa della ristorazione
GRANDI STAZIONI (b)	Commerciali e diversi: per la gestione e riqualificazione funzionale dei complessi immobiliari delle principali stazioni	Commerciali e diversi: per la mancata liberazione di alcune aree occupate ai fini istituzionali e oneri condominiali
CENTO STAZIONI (b)	Commerciali e diversi: per la gestione e riqualificazione funzionale dei complessi immobiliari delle 103 medie stazioni	Commerciali e diversi: per oneri condominiali
FERCREDIT (b)		Commerciali e diversi: come cessionario di debiti verso fornitori
ITALFERR (b)		Direzione, progettazione e controllo dell'esecuzione dei lavori di investimento nella rete
TRENITALIA (b)	Commerciali e diversi: per il pedaggio, i servizi di traghettamento; il consumo di energia elettrica; i servizi di manovra; i servizi appaltati di pulizia; le prestazioni sanitarie; le locazioni immobili e le prestazioni istituto sperimentale; le locazione officine ed *asset* idrici	Commerciali e diversi: per i servizi di trasporto per il personale dipendente per servizio e per diporto,per noleggio carri, per acquisto materiale rotabile, per manutenzione materiale rotabile; per trasporto merci
F.R.E. (b)	Commerciali e diversi: per vendita patrimonio immobiliare non strumentale all'esercizio ferroviario e gestione dei complessi immobiliari	Commerciali e diversi: per locazioni
ECOLOG		Commerciali e diversi: trasporto e logistica rifiuti
OMNIAEXPRESS (b)		Commerciali e diversi: per il trasporto merci
PASSAGGI (b)		Commerciali e diversi: per i servizi di biglietteria

(a) Società che esercita attività di direzione e coordinamento (controllante diretta)

(b) Società che è sottoposta all'attività di direzione e coordinamento di (a)

Di seguito si riportano inoltre i valori patrimoniali ed economici derivanti dai rapporti sopra indicati.

Rapporti Commerciali e Diversi

(in migliaia di euro)

Denominazione	31.12.2005				anno 2005				
	Crediti *	Debiti *	Garanzie	Impegni	Costi			Ricavi	
					Beni	Servizi	Altro	Servizi	Altro
Controllate									
T.A.V.	85.452	25.798					494	72.688	1.569
Nord Est Terminal	36							421	36
Metropark	1.344	343					46	377	889
Collegate									
L.T.F.	144	11.911						1	501
BBT SE S.p.A.	95							45	559
S.G.T.	449							227	224
Quadrante Europa Terminal Gate	4	113							4
Porta Sud S.p.A.	2	150						2	0
Italcertifer	143	123				21		82	88
Controllanti									
FS	892.170	20.831				72.546	1.564	172	7.060
Consociate									
Ital Container	20	0						61	10
Omnia Express	21	1.500				1.020	36	2	44
Omnia Logistica	65						7	27	35
Serfer	581	10						555	113
Ecolog		943				360			
Passaggi	1	214				112			1
Ferport	6							1	5
Fs Cargo	0							0	
Cargo Chemical	2							16	17
Ferservizi **	8.828	31.375				66.850	1.933	894	6.279
Grandi Stazioni **	42.584	53.529				54.112	1.035		28.434
Centostazioni	5.614	11.967				22.490	199	1	10.868
Fercredit	41	136.364	5.165			25	8	1	10
Italferr **	4.304	101.219				3.700	10	213	1.042
Sogin	91	8							
Sita	363	20				3	1	90	35
Trenitalia	298.022	26.540				14.567	38.838	809.011	14.952
F.R.E.	7.068	2.679				8.645	54	184	983
TOTALE	**1.322.708**	**405.835**	**5.165**	**-**	**-**	**244.451**	**44.225**	**885.070**	**73.756**

*inclusi Ratei e Risconti **inclusi Fondi rischi ed oneri e Acconti

Rapporti Finanziari

(in migliaia di euro)

Denominazione	31.12.2005					anno 2005	
	Imm.ni Finanz.	Crediti*	Debiti *	Garanzie	Impegni	Oneri	Proventi
Controllate							
T.A.V.	1.087.912	135.133					2.706
Controllanti							
FS		1.222.524				23	21.175
Consociate							
Fercredit							7
Italferr						1	
TOTALE	**1.101.512**	**1.357.657**	**-**	**-**	**-**	**24**	**23.888**

*inclusi ratei e risconti

Si informa che le operazioni con le società del Gruppo sono state eseguite a normali prezzi di mercato.

Modifica statutaria ai sensi dell'art. 2364 del Codice Civile

L'Assemblea dei Soci, ai sensi dell'articolo 2364 del codice civile, ha modificato lo statuto della Società con riferimento ai termini di approvazione del bilancio, permettendo di approvarlo entro 152 giorni dalla chiusura dell'esercizio sociale, anche per tener conto delle esigenze legate al recepimento dei risultati delle società partecipate.

ANDAMENTO ECONOMICO DELLE SOCIETÀ CONTROLLATE

TAV SPA

TAV ha come scopo la progettazione e costruzione delle linee e delle infrastrutture ferroviarie costituenti il Sistema Alta Velocità. Lo sfruttamento economico delle infrastrutture, è trasferito, in forza della Convenzione RFI/TAV del 9 dicembre 2003 a RFI, in qualità di Gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale.

L'esercizio 2005 può considerarsi caratterizzato dai seguenti elementi.

FATTI DI MAGGIOR RILIEVO

- In data 3 marzo 2005 è stata definita con ISPA e con le parti correlate la ristrutturazione di quattro finanziamenti contratti ai sensi della Legge n. 78/94 per un ammontare complessivo di 1.350 milioni di euro, nonché il trasferimento ad ISPA stessa dei relativi contratti di copertura.
- In data 18 aprile TAV/RFI hanno stipulato con ISPA un nuovo Project Loans tranche per un ammontare complessivo di € 700 milioni. In data 22 aprile è stata definita con ISPA la ristrutturazione di un ulteriore finanziamento contratto ai sensi della Legge n. 78/94 per un ammontare complessivo di € 1.000 milioni, nonché il trasferimento ad ISPA stessa del relativo contratto di copertura.
- In data 28 giugno 2005 l'Assemblea degli Azionisti ha deliberato, in sede straordinaria, un aumento del capitale sociale da 5.189.071.424,18 euro a 5.545.940.636,04 euro da effettuarsi entro il 31 luglio 2005 mediante emissione di n. 690.991 di nuove azione ordinarie del valore unitario di 516,46 euro da offrire in opzione alla pari all'unico socio.
- In data 30 giugno TAV ed RFI hanno stipulato con ISPA due nuovi *Project Loans Tranche* per un ammontare complessivo di 400 milioni di euro.
- È stata accolta da parte della Commissione Europea la proposta di soluzione inoltrata dal Governo Italiano e pertanto è stata archiviata la procedura di infrazione comunitaria relativa ai rapporti FS/TAV/*General Contractors*.
- È proseguito il confronto già in corso con il Consorzio Cociv riguardo all'eventuale realizzazione del Terzo Valico dei Giovi.
- In data 10 agosto TAV/RFI hanno stipulato con ISPA un nuovo Project Loans tranche, a tasso variabile, per un ammontare di 2 miliardi di euro della durata di due anni, estendibile a tre.
- Al fine di consentire l'entrata in esercizio del lotto funzionale Roma-Gricignano, in data 6 dicembre è stato stipulato l'atto di scissione parziale a favore della controllante

RFI che prevede l'assegnazione ad essa, quale beneficiaria, del ramo d'azienda composto dal "1° Lotto Funzionale della tratta ferroviaria Alta Velocità/Alta Capacità Roma-Napoli".
Con tale atto si è dato esecuzione alle deliberazioni del 16 novembre adottate dalle rispettive assemblee straordinarie che hanno approvato il progetto di scissione redatto dai rispettivi Consigli di Amministrazione in data 7 novembre quello di TAV ed in data 9 novembre quello di RFI.

AVANZAMENTO ECONOMICO E CONTRATTUALE DEL PROGETTO AV/AC DIRETTRICE TORINO – MILANO – NAPOLI

Torino – Milano

Torino – Novara

Nel corso dell'esercizio sono state completate le attività realizzative propedeutiche all'attivazione ed in data 30 novembre è stato firmato il verbale di consegna della linea ad RFI con conseguente attivazione del pre-esercizio tecnico; l'attivazione del pre-esercizio commerciale è avvenuta nei primi mesi del 2006.

A tal fine, in data 20 dicembre 2005 è stato approvato, da parte del Consiglio di Amministrazione, il progetto di scissione parziale tra TAV e RFI per consentire a quest'ultima, di acquisire nel proprio patrimonio, di gestire e conseguentemente di sfruttare economicamente le attività riferite alla sub-tratta stessa. L'Atto di scissione, che produrrà i suoi effetti contabili dal 1° febbraio 2006, è stato sottoscritto tra le parti in data 24 gennaio 2006.

L'avanzamento complessivo dei lavori relativi alla Torino - Novara ammontano a fine esercizio a circa 4.424 milioni di euro, pari all'98% dei lavori affidati al *General Contractor.*

Novara - Milano

L'avanzamento complessivo dei lavori, iniziati nel 2004, relativi alla Novara - Milano ammontano a fine esercizio a circa 689 milioni di euro, pari al 32% dei lavori affidati al *General Contractor.*

Milano – Bologna

L'avanzamento complessivo dei lavori ammonta a fine esercizio a circa 4.294 milioni di euro, pari al 78% dei lavori affidati al *General Contractor.*

Si segnala che nel mese di luglio è stato firmato il settimo Atto Integrativo alla Convenzione TAV/RFI.

Bologna – Firenze

L'avanzamento complessivo dei lavori ammontano a fine esercizio a 3.420 milioni di euro, pari all'78% dei lavori affidati al *General Contractor.*

Nel mese di giugno è stato completato il procedimento di pubblicizzazione del Progetto per la dichiarazione di Pubblica Utilità della variante Interconnessione San Ruffillo emessa successivamente in data 27 luglio 2005.

Inoltre, in data 4 aprile 2005 è stato sottoscritto il quinto Atto Integrativo alla Convenzione TAV/RFI del 9 dicembre 2003.

Roma – Napoli

Con riferimento al 1° Lotto Funzionale Roma-Gricignano, sono state completate le attività realizzative propedeutiche all'attivazione ed in data 12 settembre è stato firmato il verbale di consegna della linea ad RFI con conseguente inizio del pre-esercizio tecnico.

Al tal fine, in data 6 dicembre è stato stipulato l'atto di scissione parziale tra TAV e RFI per consentire a quest'ultima, di acquisire nel proprio patrimonio, di gestire e conseguentemente di sfruttare economicamente le attività riferite al lotto funzionale stesso. La scissione avrà effetto dal 1° gennaio 2006.

L'avanzamento complessivo dei lavori dell'intera tratta ammonta a fine esercizio a circa 4.499 milioni di euro, pari al 91% dei lavori affidati al *General Contractor.*

Nodo di Bologna

I lavori in corso di esecuzione relativi al nodo Alta Velocità/Alta Capacità di Bologna interessano il "Passante Alta Velocità/Alta Capacità", inclusa la nuova Stazione Alta Velocità/Alta Capacità interrata, e la bretella per l'interconnessione della linea Bologna – Padova (lavori consegnati in data 7 giugno 2005 a Cogel Infrastrutture).

L'immissione in possesso delle aree oggetto di esproprio è pari a circa l'82% e l'avanzamento economico complessivo del nodo al 31 dicembre 2005 è pari a 550 milioni di euro.

Nodo di Roma

Nel mese di maggio sono stati emessi da parte della Soprintendenza Archeologica di Roma gli svincoli archeologici per la Galleria Serenissima.

Nel mese di luglio sono stati completati i lavori relativi al doppio binario della Ferrovia Regionale 2 con attivazione dell'esercizio verso Termini in data 19 dicembre 2005, sono stati inoltre completati i lavori delle opere civili relativi ai binari della sede Alta Velocità/Alta Capacità.

È stato pubblicato il bando di gara relativo al 1°lotto di opere di Mitigazione socio ambientale e quello relativo alla barriere antirumore.

Sono state attivate diverse nuove viabilità definitive, quali via della Rustica, il sottovia di via Turano, i cavalcaferrovia di via Vertunni e via Grotte di Gregna.

Nel mese di dicembre è stata inoltre convocata la Conferenza di Servizi per le varianti di accesso e per il parcheggio della fermata Ferrovia Regionale 2 Serenissima, per la deviazione definitiva di via Collatina vecchia e per il parcheggio della fermata Ferrovia Regionale 2 di via Togliatti. In data 5 maggio 2005 è stata convocata la Conferenza di Servizi del Comune di Roma per le nuove viabilità a La Rustica.

Si segnala che nel mese di aprile è stato firmato il quarto Atto Integrativo alla Convenzione TAV/RFI.

L'immissione in possesso delle aree oggetto di esproprio sul nodo è pari a circa il 99%.

Nodo di Napoli

Nel corso dell'esercizio sono proseguite le attività relative alle opere civili della Penetrazione Urbana Alta Velocità/Alta Capacità ed alla Sottostazione Elettrica di Volla.

Sono stati inoltre consegnati i lavori relativi all'appalto per la variante 1° Lotto della Penetrazione Urbana e Cavalcaferrovia Lufrano nel mese di gennaio, relativi alle opere civili del Collegamento Nord-Sud a maggio e relativi alla realizzazione dell'impianto ACEI di Bivio Casoria e del Blocco Automatico Banalizzato a correnti codificate per il Bivio Casoria-Napoli Centrale a dicembre.

Nel mese di ottobre 2005 è stato sottoscritto l'ottavo Atto Integrativo alla Convenzione TAV/RFI.

L'immissione in possesso delle aree oggetto di esproprio sul nodo è pari a circa il 65%.

Avanzamento economico e contrattuale del progetto AV/AC Tratta Milano – Verona e Terzo Valico dei Giovi

Il Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (CIPE) nella seduta del 18 marzo 2005 ha approvato i dossier di valutazione economica del sistema Alta Velocità/Alta Capacità relativi al Terzo Valico dei Giovi e alla tratta Milano – Verona.

Il CIPE ha approvato, inoltre, le modalità di restituzione del prestito e ha preso atto che nulla osta a che venga dato corso al meccanismo di finanziamento di cui all'art. 75 della legge n. 289/2002.

Milano –Verona

A seguito della delibera CIPE del 5 dicembre 2003 di approvazione del progetto preliminare, il *General Contractor* CEPAV DUE ha sviluppato la progettazione definitiva della tratta che è poi stata completata nel corso dell'esercizio.

Terzo Valico dei Giovi

Nel corso dell'esercizio è proseguito il confronto con il General Contractor COCIV volto a mettere a punto il progetto definitivo; in data 19 maggio il COCIV ha inoltre presentato un aggiornamento della propria offerta tecnico-economica successivamente integrata nel mese di giugno.

In data 3 agosto il CIPE con Delibera n. 118 ha approvato l'incremento del limite di spesa di 148 milioni di euro per maggior adeguamento monetario portando così il suddetto limite di spesa a 4.867 milioni di euro.

In data 19 settembre 2005 è stato completato l'invio del Progetto Definitivo agli Enti per l'approvazione di competenza ex art. 4 Decreto Legislativo 190/02 ed è stato pubblicato l'avviso al pubblico di avvio del procedimento approvativo del Progetto Definitivo (ex art. 4 Decreto Legislativo 190/02) anche al fine della dichiarazione di Pubblica Utilità.

In data 3 ottobre 2005 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha convocato la Conferenza dei Servizi tenutasi in data 20 ottobre 2005.

In data 20 dicembre 2005 il Ministero delle Infrastrutture, a seguito dell'emissione dei pareri degli Enti, ha concluso l'istruttoria sul Progetto Definitivo; si è in attesa della Delibera CIPE di approvazione del Progetto Definitivo.

FINANZIAMENTI

Linea Torino – Milano – Napoli

Relativamente alla direttrice Torino – Milano – Napoli, in accordo con quanto stabilito dall'art. 75 della Legge Finanziaria del 2003, ed in applicazione del Credit Facility Agreement stipulato il 23 dicembre 2003 con Infrastrutture S.p.A. (ISPA) nonché dei relativi contratti accessori, alla data del 31 dicembre sono in essere tra TAV/RFI e ISPA i contratti riportati nella sezione "Finanziamento del progetto AV/AC" della presente Relazione.

Per quanto riguarda gli altri finanziamenti si segnala quanto segue:

- la Capogruppo, in data 5 aprile 2005 ha esteso da 300 milioni di euro a 400 milioni di euro la linea di credito, a tasso variabile, concessa nel 2004 per finanziare l'IVA (non finanziabile dal contratto ISPA);
- è stata rimborsata in data 30 giugno 2005 la settima quota capitale (euro 3,8 milioni) del primo contratto di finanziamento con la Cassa Depositi e Prestiti;è stata rimborsata in data 30 giugno 2005 la terza quota capitale (6,25 milioni di euro) del secondo contratto di finanziamento con Cassa Depositi e Prestiti;
- è stato rimborsato il contratto di finanziamento, stipulato in data 25 luglio 2003, con il Sanpaolo IMI per un ammontare di 130 milioni di euro e definita con lo stesso una linea di credito di 150 milioni di euro, scadente il 31 gennaio 2006, con possibilità di estinzione anticipata senza penali, a tasso variabile;
- è stata rimborsata, in data 20 luglio 2005, la prima quota di capitale del finanziamento BEI 2 stipulato in data 16 luglio 1998 per un importo pari a 4,2 milioni di euro;
- in data 3 agosto 2005, a seguito del rimborso di parte del credito IVA trasferito a FS Holding nel 2004 nell'ambito dell'IVA di Gruppo, sono stati restituiti, dalla stessa, 48 milioni di euro, utilizzati a sua volta per rimborsare la linea di credito, quest'ultima aumentata, in data 7 novembre 2005, da 400 milioni di euro a 460 milioni di euro;
- in data 30 settembre 2005 è stata rimborsata la prima quota capitale del finanziamento BEI 1 stipulato in data 9 aprile 1998 per un importo pari a 6,0 milioni di euro;
- in data 7 novembre 2005 il San Paolo IMI ha concesso l'aumento a 250 milioni di euro, a tasso variabile, della sopra citata linea di credito di 150 milioni di euro, prorogando la scadenza al 28 febbraio 2007 e possibilità di estinzione anticipata senza penali.

Le caratteristiche dei contratti di finanziamento in essere, oltre a quanto precedentemente indicato nel paragrafo "Il sistema Alta Velocità/Alta Capacità" della presente Relazione sulla Gestione circa i vari *Project Loan Tranche*, risultano essere le seguenti:

	09/04/1998		361.520	Fisso al 5,44 %		30/09/2005	30/09/1998	31/03/2023
	20/07/1998		258.228	Fisso al 5,26 %		20/07/2005	20/01/1999	20/07/2023
	17/06/1999		1.000.000	Variabile	(2)	15/12/2006	15/09/1999	15/03/2024
	14/07/2000		500.000	Stabilito in fase di erogazione	(3)	15/12/2008	15/12/2000	(1)
	15/12/2000		32.000	Variabile	(2)	15/06/2008	15/06/2001	15/12/2025
	28/12/2001		200.000	Stabilito in fase da erogazione	(3)	15/06/2010	15/06/2002	(1)
	14/10/2002		300.000	Stabilito in fase da erogazione	(4)	15/06/2011	15/06/2003	(1)
iolo-IMI	28/01/2005		250.000	Variabile		Revolving		28/02/2007
			2.901.748					
Finanziatori:								
Deposito e Prestiti	15/03/2001	(5; 8)	232.406	Fisso al 5,50%		30/06/2002	31/01/2002	31/12/2021
Deposito e Prestiti	12/01/2001	(6; 8)	250.000	Variabile	(7)	30/06/2004	31/01/2003	31/12/2003
			482.406					
le			***3.384.154***					

trenta anni dalla data di ogni erogazione

tasso è stato convertito da variabile a fisso a seguito di una operazione di swap di copertura del rischio di tasso del debito.

so per ognuna delle tranches utilizzate.

so per le prime tre tranches; variabile per le successive

data si riferisce alla delibera del Consiglio di Amministrazione della Società (in data 5 aprile 2001, a perfezionamento dell'operazione, è intervenuta la delibera nsiglio di Amministrazione dell'Istituto finanziatore).

data si riferisce alla delibera del Consiglio di Amministrazione della Società (in data 29 gennaio 2002, a perfezionamento dell'operazione, è intervenuta bera del Consiglio di Amministrazione dell'Istituto finanziatore)

tasso è stato convertito da variabile a fisso da un'operazione di Swap di copertura del rischio di tasso del debito

nanziamento successivamente ceduto dalla Cassa DDPP alla CPG Società di cartolarizzazione a r.l. con un'operazione di cartolarizzazione ai sensi della Legge

riferimento ai contratti di cui sopra, si segnala che negli esercizi precedenti, di cor Ministero dell'Economia e delle Finanze, sono stati stipulati, al fine di coprirsi dai ssi alla fluttuazione dei tassi d'interesse, dei contratti di "*Interest Rate S* rmando l'indebitamento da tasso variabile a tasso fisso. La situazione dei contratti è la seguente:

Istituto nanziatore	Capitale originario di riferimento	Valore Nozionale	Fair value	Intermediario swap	Data di stipulazione	Data di inizio	Data di scadenza	Parametro di Indicizzazione
Swaps								
	[illegible]	[illegible]	160.770	UBS Warburg	08/04/2002	15/06/2002	15/03/2024	EURIBOR
e Prest	250.000	231.250	31.136	Credit Suisse First Boston	22/07/2002	31/12/2002	31/12/2023	EURIBOR
	32.000	32.000	5.221	UBS Warburg	23/07/2002	15/12/2002	15/12/2025	EURIBOR
erest Rate Swaps	***1.282.000***	***1.263.250***	***197.127***					

Istituto nanziatore	Capitale originario di riferimento	Valore Nozionale	Fair value	Intermediario swap	Data di stipulazione	Data di inizio	Data di scadenza	Parametro di Indicizzazione
e Swaps								
	[illegible]	[illegible]	57.319	UBS Warburg	27/04/2004	09/09/2013	31/07/2024	EURIBOR
	[illegible]	[illegible]	57.305	Morgan Stanley	28/04/2004	09/09/2013	31/07/2024	EURIBOR

L'andamento dei tassi di interesse ha determinato, nel corso del 2005, differenziali negativi contabilizzati nella voce "oneri finanziari" della partecipata TAV SpA di ammontare pari ad euro 59.131 mila.

Si segnala inoltre, come riferito in precedenza, che risultano stipulati due contratti di "*Forward Rate Swaps* (FRA)" per la copertura del costo dell'eventuale rifinanziamento del PLT1.

L'attuale proiezione della curva dei tassi di interesse genera un valore attuale dei differenziali futuri (compresi i due suddetti FRA) di ammontare pari a circa euro 312 milioni. Il realizzarsi di tali differenziali negativi, come peraltro di possibili differenziali positivi, è legato all'andamento futuro dei tassi di interesse e sarà rilevato in conformità ai principi contabili di generale accettazione, in quanto relativi a contratti di copertura, per competenza, se e nella misura in cui effettivamente si realizzeranno.

Milano – Verona e Terzo Valico dei Giovi

In data 15 dicembre 2004 la controllante RFI ha concesso un finanziamento pari a euro 132,3 milioni per far fronte agli adempimenti derivanti dalla transazione definita con il *General Contractor* COCIV. Tale finanziamento, a tasso variabile, è stato rinnovato, rispetto alla scadenza originaria fino al 15 giugno 2006.

Inoltre la Legge Finanziaria 2006 prevede per il finanziamento delle attività preliminari ai lavori di costruzione, nonché delle attività e lavori, da avviare in via anticipata delle linee Alta Velocità/Alta Capacità Milano-Genova e Milano-Verona incluso il Nodo di Verona, la concessione a Ferrovie dello Stato S.p.A. o a società del gruppo un contributo quindicennale di 15 milioni di euro annui a decorrere dal 2006.

Contributi Comunità Europea

Si segnala che, nel corso del 2005, la TAV ha ricevuto a titolo di contributi a fondo perduto da parte della Commissione Europea un totale di 144,3 milioni di euro.

Tali contributi hanno interessato, nell'ambito dei diversi programmi di cofinanziamento, le seguenti opere:

- la tratta Roma - Napoli (lato campano) per 109,4 milioni di euro dal PON-T (Programma Operativo Nazionale Trasporti) e dal FESR (Fondo Europeo Sviluppo Regionale);
- la tratta Bologna-Firenze per 24 milioni di euro nell' ambito del programma MIP (*Multi-indicative Annual Programme*);
- il Nodo di Roma per 5,3 milioni di euro sempre nell' ambito del programma MIP (*Multi-indicative Annual Programme*).
- il Nodo di Napoli per 5,6 milioni di euro nell'ambito del PON-T (Programma Operativo Nazionale Trasporti) e dal FESR (Fondo Europeo Sviluppo Regionale).

CONTENZIOSI, INDAGINI E PROCEDIMENTI GIUDIZIARI IN CORSO

Il contenzioso arbitrale in essere riguarda la controversia avente per oggetto l'attuazione della Convenzione stipulata con il *General Contractor* CEPAV DUE per la tratta Milano – Verona.

La procedura arbitrale, attivata dal *General Contractor* CEPAV DUE/ENI nell'esercizio 2000, riguarda il riconoscimento dei maggiori oneri e dei danni subiti per effetto dell'anomalo prolungamento del rapporto contrattuale ritenuto imputabile a presunte inadempienze di TAV.

La Società chiede, a sua volta, l'integrale rigetto delle avverse domande, l'accertamento di inadempimenti del *General Contractor* ed il risarcimento dei conseguenti danni.

Per quanto concerne lo sviluppo di tale arbitrato, in data 25 giugno 2004 il Collegio ha disposto consulenza tecnica d'ufficio in ordine a taluni quesiti aventi ad oggetto lo svolgimento del rapporto contrattuale TAV –CEPAV DUE/ENI, che è attualmente in corso.

In data 30 settembre 2005 è stata depositata la Relazione di consulenza tecnica d'ufficio.

Il termine per l'emissione del lodo è fissato al 30 ottobre 2006.

Per quanto riguarda le indagini e procedimenti penali è proseguito, in fase di Udienza Preliminare, il procedimento pendente presso il Tribunale di Genova (trasferito per competenza dal Tribunale di Milano) a carico, tra gli altri, di un ex Amministratore della Società ed avente ad oggetto presunte irregolarità inerenti la realizzazione dei c.d. Cunicoli esplorativi del Terzo Valico dei Giovi. In tale procedimento la Società, unitamente ad RFI, ha rivestito la qualifica di persona offesa dal reato. Si segnala al riguardo che, di recente, il Giudice per le Indagini Preliminari ha emesso sentenza di non luogo a procedere per intervenuta prescrizione dei reati ascritti a carico degli imputati.

È altresì proseguito - dopo reiterati rinvii ed all'esito dello scioglimento della riserva da parte della Corte di Giustizia Europea in relazione ad alcune questioni pregiudiziali attinenti la materia del falso in bilancio - il procedimento pendente innanzi il Tribunale di Perugia per fatti corruttivi a carico, tra gli altri, di ex Amministratori della Società e del Gruppo, nel quale la Società si è costituita parte civile. Al riguardo si informa che il Pubblico Ministero ha presentato le proprie conclusioni chiedendo, tra l'altro, il rinvio a giudizio di alcuni imputati (tra i quali ex Amministratori della Società e del Gruppo) in relazione ai capi di imputazione per i quali la Società è costituita parte civile. Il processo prosegue per le conclusioni ma si ritiene che, in relazione ad alcuni dei reati contestati, possa pervenirsi ad una declaratoria di intervenuta prescrizione.

La Società è di recente venuta a conoscenza della pendenza di una indagine presso la Procura della Repubblica di Frosinone a carico di un ex Amministratore nonché di esponenti del *General Contracotr* IRICAV UNO, della consorziata Italstrade e della Ditta Pegaso scarl, concernente una ipotesi di lesioni colpose ai danni di un privato in connessione con la fase esecutiva dei lavori della Tratta Alta Velocità/Alta Capacità Roma/Napoli.

SE.L.F.

La Società, che è stata costituita in data 7 aprile 2000 con capitale sociale di 50.000 euro ha come scopo sociale l'attività di trasporto e trasmissione di energia elettrica sulla rete di proprietà RFI, nonché la valorizzazione della rete medesima.

In base al D.Lgs. 16 marzo 1999, n.79, la Società – per diventare operativa – dovrà ricevere da parte di RFI il conferimento degli elettrodotti ferroviari entrati a far parte della Rete di Trasmissione Nazionale.

In sede di approvazione del bilancio dell'esercizio 2004 della Società SELF, RFI ha deliberato il ripianamento delle perdite complessivamente accertate al 31 dicembre 2004 pari a 31 mila euro, mediante corrispondente utilizzo delle riserve disponibili esistenti e, per il residuo tramite riduzione del capitale sociale. Contestualmente è stato ripristinato il capitale sociale nella misura originaria (50 mila euro) e costituita una riserva (3 mila euro) in conto futuri aumenti di capitale. La società chiude il bilancio al 31/12/2005 con una perdita di 10.769 euro.

Nel frattempo, si registra un'evoluzione nelle condizioni di riferimento, in quanto la società TERNA S.p.A. ha acquisito la funzioni di gestore nazionale della rete (GRTN). Conseguentemente, la Società ha avviato contatti con la suddetta TERNA S.p.A. per definire le attività da porre in essere in ossequio della citata normativa per la quale la S.EL.F. S.r.l. è stata costituita e le relative modalità.

METROPARK SPA

La Società Metropark SpA svolge un'attività di valorizzazione e riqualificazione del patrimonio di RFI, finalizzata a favorire l'accessibilità agli impianti di stazione, ed ha, quale oggetto sociale, l'analisi, lo studio, la progettazione, la realizzazione e la gestione di parcheggi su aree di proprietà di RFI o di terzi.

Sotto il profilo operativo si segnala il costante miglioramento dei ricavi caratteristici che al 31 dicembre 2005, ammontano ad euro 6.473 mila (euro 5.406 mila al 31 dicembre 2004) con un incremento di circa il 20% rispetto all'esercizio precedente, mentre il risultato di esercizio chiude con un utile netto di 187.387,51 euro (181.395,77 euro nel 2004) con un incremento di circa il 3%.

Al 31 dicembre 2005 il portafoglio parcheggi risulta essere pari a n. 102 aree di sosta per complessivi n. 15.643 posti auto, con un incremento, rispetto al 2004, rispettivamente di 19 parcheggi e 3.878 posti auto, proseguendo, pertanto, in un costante *trend* di crescita (l'ipotesi iniziale, riferita nel bilancio 2004 prevedeva l'apertura di ben 50 nuovi parcheggi nel corso del 2005).

Nel corso del 2005 è perdurata l'occupazione, da parte di cantieri di manutenzione di RFI, di parte delle aree adibite a parcheggio in Liguria, con conseguente danno in capo al gestore.

Si ricorda che, già in passato, tale fenomeno aveva creato un contenzioso con il gestore Citis

Park sfociato ad inizio 2005 in vari ricorsi ex art. 447 bis c.p.c pendenti presso i vari tribunali in Liguria.

Si ricorda che alla Citis Park furono affidati n.12 parcheggi in Liguria, tramite contratto di affitto di ramo d'azienda e che un primo contenzioso extragiudiziale si era risolto con un accordo transattivo tra Citis Park s.r.l., Metropark e RFI in data 26 marzo 2003, attraverso la mandataria Ferservizi SpA, conclusosi nello stesso anno con il pagamento da parte di RFI di circa 223 mila euro. In tale accordo erano previste periodiche informative, circa l'andamento dell'indisponibilità dei posti auto, a Ferservizi SpA, e attraverso essa a RFI, al fine di rendere il più possibile marginale l'occupazione delle aree.

Purtroppo il fenomeno non è sostanzialmente mutato riproponendosi negli stessi termini e negli stessi parcheggi dei precedenti anni. Pertanto, ricorrendo ai medesimi criteri di valutazione del danno usati nei precedenti esercizi, Metropark ha rettificato i propri ricavi provenienti dal ramo d'azienda affittato al gestore per l'importo dei mancati ricavi di competenza dell'affittuario, parimenti sono stati ridotti i canoni di locazione verso RFI a titolo risarcitorio.

Come elemento di attenzione, si segnalano le citazioni in giudizio indirizzate, nel corso del 2005 dalla Citis Park SRL di Genova a Metropark, per contestare la cessazione dell'affitto di ramo di azienda e richiedere il risarcimento dei danni (di circa 3,5 milioni di euro) subiti in seguito alla occupazione di alcune aree con cantieri di manutenzione della linea ferroviaria. Considerato il comune interesse, RFI è intervenuta nel giudizio con intervento adesivo volontario a favore di Metropark, presentando apposite memorie. RFI per tale contenzioso ha previsto uno stanziamento in bilancio pari a circa 1,2 milioni di euro.

NORD-EST TERMINAL

La partecipazione azionaria nella Nord-Est-Terminal (NET) pari al 51%, è stata acquistata da Fs Cargo con effetto 18 novembre 2005; il corrispettivo riconosciuto è stato pari a circa € 1,6 milioni (il patrimonio netto della NET al 31 dicembre 2005 ammonta a circa € 3,4 milioni).

La compagine societaria, oltre che da RFI, è composta dall'Interporto di Padova S.p.A. (19%), dall'Interporto Bologna S.p.A. (15%) e dal Consorzio ZAI (15%).

La società opera nel settore del trasporto intermodale e, più in particolare, gestisce quattro terminal situati nel nord Italia: Bologna, Brescia, Verona e Padova (i principali sono quelli di Padova e Bologna).

Le aree e le relative strutture su cui opera sono di proprietà di RFI, salvo il *terminal* di Padova che, in quota parte, è anche di proprietà della Interporto di Padova S.p.A..

Nel suo complesso, la società, oltre ad effettuare gli investimenti negli impianti caratteristici del settore, opera, essenzialmente, con quattro grandi clienti (tra cui C.E.M.A.T. e la consociata Italcontainer) e con tre fornitori che, di fatto, effettuano i servizi terminalistici.

Il bilancio 2005 chiude con un utile netto di € 905.396, proseguendo pertanto il trend positivo avviato negli esercizi 2000-2001 e che, a partire dal 2003, è diventato sempre più consistente.

Rapporti di rilievo di alcune Società partecipate

LTF (COLLEGATA)

La Società, di diritto francese, è stata costituita in *joint venture* da RFI e RFF (*Reseau Ferrè de France*) nel corso dell'esercizio 2001 allo scopo di promuovere progettazione, studi, ricognizioni ed i lavori preliminari del tratto internazionale della nuova linea ferroviaria tra Lione e Torino.

La natura delle attività di LTF (realizzazione di un programma di studi e lavori affidata dai Governi francese ed italiano) e le modalità del suo finanziamento (sovvenzioni in conto capitale versate nell'ambito di autorizzazioni di programmi preliminari all'avvio delle attività), conferisce un'importanza particolare al rispetto del programma e del *planning* approvati dalla Commissione Intergovernativa (CIG) nonché alle decisioni assunte dai Governi.

Alla fine del 2005, LTF ha avviato tutte le attività iscritte nel programma di lavoro, ad eccezione delle gallerie geognostiche che possono essere messe in opera solo dopo il completamento delle discenderie e della prima parte della galleria di Venaus.

Nell'ambito dello sviluppo del Progetto di Riferimento, avviato per la parte funzionale a fine 2004, in data 6 aprile sono stati affidati gli studi tecnici.

Il contratto per la realizzazione della galleria geognostica di Venaus è stato firmato il 31 gennaio 2005. I lavori non hanno potuto iniziare dato le opposizione locali al progetto.

La produzione immobilizzata dell'esercizio subisce un incremento passando dai 42,882 milioni di euro del 2004 ai 74,55 milioni di euro del 2005 dovuto al forte aumento delle attività per studi e lavori.

Le immobilizzazioni in corso passano dai 124,59 milioni di euro del 2004 ai 199,35 milioni di euro del 2005.

L'impegno finanziario di RFI nel corso dell'anno 2005 è stato pari a 30,1 milioni di euro.

BBT SE (COLLEGATA)

La società, costituita a fine 2004, ha come obiettivo la realizzazione della galleria di base del Brennero, completa di tutte le necessarie autorizzazioni richieste dagli Stati coinvolti (Italia ed Austria), e lo studio dei modelli di finanziamento della suddetta opera. È partecipata da RFI nella misura del 50%, dalla Repubblica di Austria per il 25% e dal Land Tirol per il 25%.

Il 23 marzo 2005 il Consiglio di Sorveglianza della Galleria di Base del Brennero - Brennero Basistunnel BBT SE ha approvato il piano finanziario 2005, che prevede un impegno finanziario a carico della parte italiana pari a 19 milioni di euro (determinato in misura proporzionale alla quota di partecipazione al capitale sociale).

Il 7 marzo 2006 RFI, la Provincia Autonoma di Bolzano e la Provincia Autonoma di Trento hanno costituito una nuova società per azioni denominata "Tunnel Ferroviario del Brennero – Finanziaria di Partecipazioni S.p.A." tramite conferimento da parte di RFI della partecipazione nella BBT SE, al valore risultante dalla relazione dell'esperto di cui all'art .2343 c.c., e tramite conferimenti in denaro da parte delle Provincie Autonome.

Il capitale sociale della nuova società è fissato in 49.090.910,00 euro, diviso in numero di 49.090.910 azioni da 1,00 euro ciascuna, ed è sottoscritto dai soci in modo da attribuire a RFI l'88% del capitale sociale e a ciascuna Provincia Autonoma il 6%.

SOCIETA' GESTIONE TERMINALI FERRO STRADALI (COLLEGATA)

RFI ha acquistato la partecipazione nella Società Gestione Terminali Ferro Stradali (SGT) pari al 43,75%, da FS Cargo S.p.A. in data 18 novembre 2005. Il corrispettivo riconosciuto è stato pari a 491.432,50 euro (il patrimonio netto della società al 31 dicembre 2005 ammonta a 978.003 euro).

Oltre RFI, la compagine azionaria è costituita dalla C.E.M.A.T. S.p.A., anch'essa con il 43,75% del capitale, dalla SAIMA Avandero S.p.A. con il 10% del capitale e, infine, dalla S. Cristoforo Autotrasporti S.p.A. con 2,5%.

La società opera nel settore della logistica e gestisce un *terminal* per il traffico intermodale sito nell'area di Pomezia.

L'esercizio 2005 ha fatto segnare un consistente decremento dei ricavi rispetto al 2004 passati da circa 3,2 milioni di euro a circa 2,6 milioni di euro, per effetto della riduzione del traffico intermodale addebitabile, per buona parte, della perdita di un cliente di rilievo (*Italcontainer*) e, seppur in misura minore, della mancata operatività della stazione di lavaggio acquisita nel 2004 a seguito della fusione per incorporazione di una ex società (LA.M. Lavaggi e Manutenzioni S.r.l.).

Dal lato dei costi di produzione, la riduzione non è stata proporzionale a quella dei ricavi: passano infatti dai 3,1 milioni di euro circa del 2004 ai 2,7 milioni di euro circa del 2005 e, di conseguenza, il risultato operativo passa da un saldo positivo di circa 129 mila euro del 2004 ad una perdita di circa 159 mila euro del 2005 e il risultato netto passa da un utile di circa 31 mila euro del 2005 ad una perdita di circa 193 mila euro del 2005.

Vi è comunque da menzionare che i costi dell'esercizio 2005 sono stati anche influenzati da un accantonamento al fondo svalutazione crediti di circa 93.000 euro (nettamente superiore all'accantonamento dell'esercizio 2004).

Relativamente alla posizione finanziaria, si segnala un'esposizione piuttosto elevata verso il mercato finanziario (circa 392 mila euro verso Istituti di credito e circa 82 mila euro verso società di leasing).

Per quanto riguarda ulteriori elementi di rilievo riportati in bilancio, si segnala che le aree e i fabbricati utilizzati dalla società sono di proprietà di RFI e che, nel corso del 2005, quest'ultima ha completato una fase di ristrutturazione e messa a norma del *terminal* ed ha previsto, a breve, l'avvio di un'ulteriore fase di potenziamento che dovrebbe completarsi nel 2008.

PORTA SUD (COLLEGATA)

La società ha come scopo sociale quello di dirigere, coordinare e controllare le attività esercitate dalle costituende società per azioni di trasformazione urbana, in attuazione del programma di riqualificazione dell'ex scalo ferroviario di Bergamo, quale polo di interscambio,

favorendo l'integrazione del tessuto urbano cittadino, come da protocollo di intesa tra RFI ed il Comune di Bergamo.

RFI partecipa alla Società nella misura del 40% del capitale; la parte residua è ripartita tra il Comune di Bergamo (40%) e la Camera di Commercio di Bergamo (20%).

Possiamo considerare l'anno 2005 come anno di avvio e di concreto funzionamento della società Porta Sud. La società seppure ancora in una fase di costruzione sperimentale e di struttura minimale ha registrato alcuni risultati significativi:

- ha elaborato il piano strategico (approvato a fine ottobre);
- ha aumentato il capitale sociale da 120.000 euro a 620.000 euro;
- ha avviato la progettazione urbanistica del nuovo "centro cittadino" della città di Bergamo, all'interno del quale la stazione costituirà il polo di scambio intermodale;
- ha intrapreso i contratti preliminari all'ingresso dell'Amministrazione Provinciale nella compagine societaria e ha definito a tal fine un'ipotesi di accordo.

QUADRANTE EUROPA TERMINAL GATE (COLLEGATA)

In data 28 luglio 2005 RFI ha costituito con il Consorzio ZAI (costituito dalla Provincia, dal Comune e dalla Camera di Commercio di Verona) una "*joint-venture*" (al 50%) per la gestione integrata e lo sviluppo dei servizi intermodali nell'interporto di Verona, che rappresenta il primo esempio in Italia di società mista tra RFI ed un ente locale.

La Società, che prende il nome di Quadrante Europa Terminal Gate, con capitale sociale di 300.000 euro, ha per oggetto l'elaborazione di un progetto finalizzato alla realizzazione, allo sviluppo e al potenziamento dell'infrastruttura destinata all'interscambio ferro-gomma.

STRETTO DI MESSINA (PARTECIPATA)

Come noto, la Società si propone lo studio, la progettazione e la costruzione di un'opera (il ponte) per il collegamento stabile, viario e ferroviario, e dei pubblici servizi tra la Sicilia ed il Continente.

Si propone, altresì, l'esercizio del collegamento e la manutenzione dell'opera anzidetta, fatto salvo l'esercizio ferroviario che, in base all'art. 3 della legge n° 1158 del 17 dicembre 1971, spetterà ad RFI, dietro corresponsione di un canone annuo.

Si rammenta che la compagine azionaria della società è la seguente: Fintecna con il 68,848, ANAS con il 13%, RFI con il 13%, Regione Calabria con il 2,576% e Regione Siciliana con il 2,576%.

Come fatti di rilievo dell'anno, si segnala:

- il 24 novembre il Consiglio di Amministrazione della Società ha deliberato l'aggiudicazione definitiva della gara a favore della ATI guidata da Impregilo assieme a Sacyr S.A, Società Italiana per Condotte D'Acqua S.p.A., Cooperativa Muratori & Cementisti-C.M.C. di Ravenna, Ishikawajima-Harima Heavy Industries CO Ltd.,

A.C.I. S.c.p.A.-Consorzio stabile;

- il 12 dicembre, il Consiglio di Amministrazione ha deliberato l'aggiudicazione definitiva della gara per l'affidamento dei servizi di *Project Management Consulting a Parsons Transportation Group;*
- il 23 gennaio 2006 il Raggruppamento Temporaneo di Imprese guidato da Fenice Spa è risultato aggiudicatario provvisorio della gara per l'affidamento delle attività di Monitoraggio Ambientale, territoriale e sociale del ponte sullo Stretto di Messina e dei suoi collegamenti stradali e ferroviari;
- il 31 gennaio 2006,la gara per l'attività di Brooker assicurativo è stata affidata,seppur in via provvisoria, alla Marsh S.p.A.

In conseguenza di quanto riferito, nel corso del 2006 saranno avviate le attività da parte delle imprese aggiudicatici dei lavori, in particolare, il Contraente Generale svilupperà la progettazione definitiva che dovrà essere oggetto di approvazione da parte del CIPE.

Per quanto riguarda gli aspetti finanziari, la società ha previsto di sostenere il costo complessivo dell'opera con il supporto dei soci per il 40% e con l'apporto di terzi finanziatori per il restante 60%. Sul tema, la società, con la collaborazione del Medio Credito Centrale e della *Royal Bank of Scotland*, intende ottenere un impegno da un qualificato gruppo di banche entro il termine previsto per la finalizzazione dell'anzidetto progetto definitivo dell'opera al fine di garantirne, da subito, l'integrale copertura finanziaria.

Al tempo stesso, sempre per gli aspetti finanziari, la società ha avviato contatti con la BEI per l'ottenimento di finanziamenti a condizioni competitive fruibili per le opere prioritarie a livello europeo quale il Ponte sullo Stretto e, analogamente, con la Comunità europea per l'ottenimento di contributi.

Sul punto, si rammenta che la convenzione tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (concedente) e la concessionaria Stretto di Messina S.p.A. prevede otto anni di fase realizzativa dell'opera e trenta anni di gestione al cui termine, il concedente riconoscerà un valore di riscatto al massimo pari al 50% dell'investimento.

Si rammenta altresì che a RFI spetterà il ruolo di gestore dell'infrastruttura ferroviaria dell'opera e, in tale qualità, sarà tenuta alla manutenzione del bene e al pagamento di un canone annuo.

Come già esposto nella sezione "Principali eventi dell'anno" della presente Relazione in data 24 novembre 2005 la società Stretto di Messina ha richiesto quota parte dei decimi sottoscritti dai soci nell'assemblea del 28 aprile 2003 (92 milioni di euro circa in tutto, 12 milioni di euro circa la quota versata da RFI). Inoltre, a dicembre 2005, la società ha ottenuto il riconoscimento di un contributo dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per la progettazione preliminare, da corrispondersi in rate quindicennali.

Sono in corso alcuni contenziosi presso il TAR del Lazio presentati dal Comune di Villa San Giovanni e dall'ATI guidata dalla Astaldi (a quest'ultima non è stata aggiudicata la gara per l'attività di Contraente Generale). Altresì, è stata avviata una procedura di infrazione da parte della Comunità Europea verso la Repubblica Italiana relativamente alla protezione della natura

per la realizzazione del ponte.

Per quanto riguarda il bilancio in senso stretto, il 2005 chiude con un utile di circa 1,2 milioni di euro.

AZIONI PROPRIE

La società non è in possesso di azioni proprie o della controllante, né direttamente né tramite società fiduciaria o interposta persona, ai sensi dell'art 2357 del Codice Civile.

ALTRE INFORMAZIONI

Gestione finanziaria

La gestione finanziaria di RFI, come per le altre principali Società del Gruppo Ferrovie dello Stato, viene eseguita dalla Direzione Finanza della Capogruppo tramite lo strumento dei c/c intersocietari.

RFI intrattiene un conto corrente intersocietario con la Capogruppo, dedicato alle partite commerciali con le altre Società del gruppo, titolari anch'esse di c/c intersocietario, nonché agli incassi ed ai pagamenti nei confronti di terzi, gestiti con la procedura di "*cash pooling*", che prevede il riversamento giornaliero dei saldi valuta, positivi e negativi, dei c/c intestati a RFI sui c/c della Capogruppo.

Per maggior chiarezza, si riportano in sintesi i principali movimenti intercorse nel 2005:

CONTO CORRENTE INTERSOCIETARIO
DETTAGLIO
MOVIMENTI PRINCIPALI AL 31 DICEMBRE 2005

(valori in migliaia di euro)

C/C INTERSOCIETARIO	31/12/2004	01/01/2005	FLUSSO	F.S.	TRENITALIA	FERSERVIZI	GRANDI STAZ.	CENTOSTAZ.	TSF	ITALFERR	TAV	FRE	FERCREDIT	METRONAP.	BCC	DDPP	TERZI E ALTRI MINORI (*)	CdP	CAP. SOC.	TOTALI
INCASSI				156.098	958.197	28.034	29.939	0	0	0	91.218	194	0	10.415	7.270	0	2.329.585	1.640.955	2.750.611	7.993.514
PAGAMENTI				84.637	(105.248)	(105.323)	(81.677)	(24.551)	(80.680)	(149.995)	(250.652)	(13.024)	(814.887)	0	0	(149.537)	(6.316.388)	0	0	(8.178.599)
SALDO C/C	1.222.524	1.407.609	(184.085)	71.459	852.949	(77.289)	(60.738)	(24.551)	(80.680)	(149.995)	(159.434)	(14.830)	(814.887)	10.415	7.270	(149.537)	(3.986.803)	1.640.955	2.750.611	(185.085)

(*) compreso personale

Gli incassi sono relativi agli aumenti di capitale sociale, alle quote di parte corrente del Contratto di Programma (oneri di manutenzione ordinaria e straordinaria, extra costi di condotta, oneri demaniali, navigazione, art. 14.4 D.Lgs.188/2003) trasferite sul c/c intersocietario nel corso del 2005, proventi della gestione immobiliare da Ferservizi, Centostazioni e Grandi Stazioni, pedaggio Trenitalia, lavori in conto TAV ed incassi diversi.

I pagamenti sono relativi agli esborsi a fornitori terzi e gruppo, al personale, interessi intercalari a TAV, *factoring* a Fercredit, alle attività di progettazione e direzione lavori ad Italferr, rimborso di una parte della quota capitale relativa al prestito verso la Cassa Depositi e Prestiti e altre partite minori.

RFI inoltre è titolare di un conto corrente infruttifero verso il Tesoro compreso tra le disponibilità al fine di garantire la correlazione con gli aumenti di capitale sociale di Ferrovie dello Stato per la parte finalizzata al finanziamento degli investimenti di RFI.
Secondo quanto previsto dall'art. 2428 6 bis del cc, si rileva che l'analisi della situazione finanziaria evidenzia una oggettiva assenza di rischi finanziari, in considerazione che in RFI non vengono effettuate operazioni di impiego finanziario.

Contenziosi, indagini e procedimenti giudiziari in corso

Evoluzione del contenzioso arbitrale

Con riferimento al procedimento arbitrale in essere con la società Basictel S.p.A., notificato con atto del 7 agosto 2004, avente per oggetto il diritto di uso esclusivo di posa e manutenzione cavi a fibre ottiche per telecomunicazioni lungo la rete di trasmissione elettrica di RFI S.p.A., nonché il diritto di utilizzare quanto installato e posato esclusivamente per lo svolgimento di servizi di telecomunicazione, si riporta di seguito lo stato del contenzioso.

Come riferito nella Relazione sulla Gestione dello scorso esercizio, la procedura arbitrale attivata dalla società Basictel S.p.A. il 7 agosto del 2004, riguarda la richiesta di nullità del contratto per abuso da parte di RFI dello stato di dipendenza economica di Basictel, con richiesta di deduzione di un equo indennizzo fino alla dichiarazione di risoluzione del contratto per eccessiva onerosità sopravvenuta. In ulteriore subordine è richiesta l'inesigibilità delle prestazioni pecuniarie previste dal contratto nonché la rinegoziazione del contratto per adeguarlo alle mutate condizioni del mercato.

Per quanto concerne lo sviluppo di tale arbitrato,con ordinanza del 26 aprile 2005 il collegio arbitrale ha fissato l'udienza del 23 maggio per la trattazione della causa e la comparizione delle parti per il tentativo dei conciliazione.

Nel corso del procedimento la società Basictel ha depositato una perizia di parte, riguardante le condizioni economiche previste nel "contratto di cessione dei diritti di passaggio" e successive modifiche, in data 18 ottobre 2005 è stata depositata una controperizia da parte di RFI. Nelle more della definizione del lodo RFI e Basictel hanno dato corso ad una negoziazione al fine di pervenire ad una soluzione transattiva.

Indagini e procedimenti penali

Si segnala il procedimento penale n.683/97 R.G.N.R., pendente innanzi al Tribunale di Padova, a carico di un ex dipendente di Ferrovie dello Stato, Società di Trasporti e Servizi per azioni, per il quale è stata definita transattivamente, in data 7 gennaio 2005, la posizione processuale.

In relazione al procedimento penale n. 1988/96 R.G.N.R. – n. 1726 GIP, pendente innanzi il Tribunale di Perugia, sospeso in data 12 giugno 2003 dal Giudice dell'Udienza Preliminare al fine di rimettere alla Corte di Giustizia C.E. la questione relativa ai rapporti tra la nuova disciplina interna sul falso in bilancio e la nuova normativa europea, non ci sono sviluppi: a seguito di numerosi rinvii il procedimento pende ancora innanzi al GUP.

Nell'ambito del procedimento penale 3042/98 già 282/97 R.G.N.R., con riferimento allo stralcio relativo al c.d. Scalo di Fiorenza, si evidenzia che la sentenza di condanna, pronunciata dalla Corte di Appello di Milano nei confronti dell'ex Amministratore Delegato di Ferrovie dello Stato – Società di trasporti e servizi per azioni, è stata confermata dalla Suprema Corte di Cassazione, in data 20 gennaio 2003, circa la sussistenza degli elementi di colpevolezza per il reato di corruzione, mentre, ai soli fini della quantificazione della pena, la stessa ha rinviato alla Corte d'Appello per una riconsiderazione delle circostanze. Per la rideterminazione della pena solo nei confronti di taluni imputati, la Corte D'Appello di Milano, in sede di rinvio, in data 8

giugno 2005 ha ridotto la pena inflitta all'ex Amministratore Delegato di Ferrovie a 2 anni e 7 mesi di reclusione, confermando per il resto, il merito delle contestazioni in atti. L'ex AD di Ferrovie ha proposto ricorso per Cassazione avverso la suddetta decisione.

In relazione al procedimento penale n. 1363/03 già 282/97 R.G.N.R., pendente innanzi al Tribunale di Genova, avente ad oggetto l'esecuzione dei lavori per l'Alta Velocità nella tratta Milano–Genova, il GUP ha emesso, in data 6.2.2006, sentenza di non luogo a procedere per intervenuta prescrizione dei reati a seguito dell'entrata in vigore della nuova normativa.

Risultano inoltre pendenti innanzi al Tribunale di Bologna, due procedimenti penali (20027/99 R.G.N.R. e 18891/99 R.G.N.R.) per esposizione ad amianto in Officine Grandi Riparazioni, coinvolgenti diversi ex dipendenti e dirigenti di RFI.

In merito al contenzioso avente oggetto il danno da reato sorto dal procedimento penale denominato "lenzuola d'oro", che traeva origine da una serie di contratti di appalto stipulati da Ferrovie dello Stato – Società di trasporti e servizi per azioni con la IDAFF I.C.G. SpA di Elio Graziano tra l'ottobre 1979 ed il luglio 1990, il procedimento si è concluso con sentenza di condanna degli imputati, che non hanno aderito a definizioni transattive del procedimento, per un importo, a quasi esclusivo titolo di danno morale di 12.780.795,68 euro oltre ad interessi. La sentenza risulta passata in giudicato essendo decorsi i termini per eventuali impugnazioni.

In relazione al procedimento penale R.G.N.R. 8191/01, pendente innanzi al Tribunale di Milano, in cui RFI si è costituita parte civile, per i fatti commessi in suo danno in riferimento ad alcuni contratti di dismissione di materiale ferroso nell'ambito del Magazzino Centrale di Milano Greco, è intervenuta sentenza di condanna degli imputati che non avevano richiesto riti alternativi. La Società ha ottenuto una provvisionale immediatamente esecutiva per euro 15.000, versata dagli interessati nel 2003.

Gli imputati hanno impugnato la pronuncia di condanna, la Corte di Appello ha confermato integralmente la sentenza del giudice di prime cure.

La Società ha dato mandato al legale esterno di avviare le azioni per procedere al recupero del danno da reato in virtù dell'immediata esecutività della sentenza di II grado.

La sentenza di condanna, emessa nei confronti degli imputati che avevano optato per il giudizio abbreviato è stata impugnata dagli stessi. Il giudizio di appello, in cui RFI ha coltivato la propria costituzione di parte civile, si è concluso con la conferma della sentenza di condanna di primo grado.

Dal procedimento principale è stato stralciato un ulteriore procedimento coinvolgente quattro imputati, tre dei quali hanno, in momenti diversi, patteggiato.

Il procedimento è proseguito nei confronti del rimanente imputato con lo spostamento della competenza territoriale dal Tribunale di Milano a quello di Roma.

All'inizio del 2006 RFI e l'imputato in questione sono addivenuti ad un accordo transattivo.

E' stato aperto innanzi al Tribunale di Roma un procedimento penale per fatti connessi e collegati ai fatti di Milano conclusosi con sentenza di non doversi procedere perché il fatto non sussiste nel 2003.

E' stata archiviata, per impossibilità a giungere all'identificazione dei responsabili, la querela contro ignoti presentata per il recupero degli ulteriori danni subiti dalla Società e non coperti dai capi d'imputazione.

Fermi restando gli accordi stragiudiziali già raggiunti con alcuni dei soggetti coinvolti nel processo, sono state avviate azioni di recupero del credito da reato e di eventuali spese di costituzione e difesa non rifuse, nei confronti sia degli imputati patteggianti con i quali non sono state raggiunte transazioni sia nei confronti degli imputati che hanno scelto il rito abbreviato, che sono stati condannati e con i quali non sono state raggiunte transazioni.

Con riferimento alle indagini e procedimenti penali in corso, in mancanza di elementi che possano indurre a ritenere che la Società sia esposta a significative passività, non sono stati effettuati stanziamenti in Bilancio.

Evoluzione del contenzioso fiscale

Con riferimento al ricorso presentato da Ferrovie dello Stato S.p.A. contro l'Agenzia delle Entrate – Ufficio di Roma 4, per l'annullamento dell'avviso di accertamento n. 5323010105 relativo a Irpeg ed Ilor, anno di imposta 1992 (Mod. 760/93), la controversia è attualmente pendente in appello.

Con riferimento al ricorso presentato da Ferrovie dello Stato S.p.A. contro l'Agenzia delle Entrate – Ufficio di Roma 4, per l'annullamento dell'avviso di accertamento n. 5323011650, relativo a Irpeg ed Ilor, anno di imposta 1993 (Mod. 760/94), si comunica che in data 4 aprile 2002 la controversia è stata discussa avanti la Commissione Tributaria Provinciale di Roma. La sentenza, n. 87/48/02, di pieno accoglimento del ricorso è stata depositata il 5 aprile 2002. In data 1° dicembre 2004 l'Ufficio ha notificato atto di appello contro tale sentenza e avverso tale atto di appello RFI si è costituita nel gennaio 2005.

Relativamente al ricorso presentato da Ferrovie dello Stato SpA contro l'Agenzia delle Entrate – Ufficio di Roma 4, per l'annullamento dell'avviso di accertamento n. RCE 3000178, relativo a Irpeg ed Ilor, anno di imposta 1994 (Mod. 760/95), in data 15 aprile 2005 è stata depositata la sentenza n.707/04/04 con la quale la Commissione Tributaria Provinciale di Roma ha accolto il ricorso presentato dalla società annullando il citato atto di accertamento.

Si segnala che in data 10 febbraio 2005 è stata depositata presso la Commissione Tributaria di Siena la sentenza n. 71/5794 con la quale è stato accolto il ricorso presentato dalla Società e conseguentemente annullati gli avvisi di accertamento ai fini ICI. La Società per ora non ha ritenuto di notificare all'Ente impositore la sentenza e pertanto il termine di impugnativa da parte del Comune viene a scadere il 28 Marzo 2006.

Relativamente ai ricorsi presentati contro il Comune di Villadossola, per l'annullamento degli avvisi di accertamento nn. 7975, 7976, 7977, 7978, 7991, 7992, 7993, rispettivamente per ICI 1998, 1999, 2000, acconto 2001, saldo 2001, 2002, 2003, in data 10 Gennaio 2006 è stata depositata la sentenza n. 57/02/05 – emessa in data 12 Novembre 2005 – con la quale la Commissione Tributaria Provinciale di Verbania ha accolto i ricorsi presentati dalla Società annullando i citati avvisi di accertamento.

Con riferimento al contenzioso IVA relativo agli anni 1976, 1977, 1980 e 1981, in relazione al quale la Commissione Tributaria Centrale in data 20 Dicembre 2004 aveva emesso le sentenze

nn. 10844, 10845 e 10846, si segnala che l'Ufficio ha impugnato nei termini unicamente la sentenza n. 10845 (relativa all'avviso di rettifica n. 3777/81), che accoglieva parzialmente il ricorso dell'Ufficio medesimo. Pertanto, le sentenze n. 10844 e n. 10846 devono ritenersi "passate in giudicato" con la conseguenza che il relativo contenzioso è estinto.

Con riferimento al ricorso n. 10669/99 presentato contro l'Agenzia delle Entrate – Ufficio di Roma 4, per l'annullamento dell'avviso di rettifica n. 86163999 in materia di IVA, in data 17 Novembre 2005 è stata depositata la sentenza n. 268/50/05 con la quale la Commissione Tributaria Provinciale di Roma ha dichiarato la cessazione della materia del contendere.

Relativamente agli 85 atti di accertamento per violazione e irrogazione sanzione in materia di tasse di concessioni governative sui telefoni cellulari anno 2000, per i quali è stato disposto il loro annullamento dall'Ente impositore nell'ambito del potere di autotutela, la Commissione Tributaria adita non ha ancora formalmente dichiarato la cessazione della materia del contendere.

Infine, relativamente al ricorso n. 5301/00 presentato contro l'Agenzia delle Entrate – Ufficio di Roma 4, per l'annullamento della cartella di pagamento n. 097101998256-3639001, relativamente ad IRPEF anno 1992, con la sentenza n. 568/59/04 la Commissione Tributaria Provinciale di Roma ha dichiarato la cessazione della materia del contendere.

In data 18 febbraio 2005 e 11 aprile 2005 sono stati presentati n.10 ricorsi giurisdizionali, ad oggi pendenti presso la Commissione Tributaria Provinciale di Roma (con richiesta di sospensione giudiziale), avverso altrettante cartelle di pagamento in materia di "interessi su omesso o ritardato versamento di ritenute alla fonte" per gli anni d'imposta 1993 – 1994 - 1995 – 1996 – 2000, per un importo complessivo di 9.120.923 euro. L'Ufficio con decorrenza 11 aprile ha emesso provvedimento di sospensione a tempo indeterminato. Al fine di evitare l'avvio delle procedure esecutive, nelle more del giudizio davanti alla Commissione Tributaria Provinciale, si è provveduto a disporre il versamento degli importi iscritti a ruolo per la parte non oggetto di sospensione, comprensivi di interessi di mora, per l'importo di 721.610,60 euro.

In relazione alle stesse cartelle di pagamento sono state altresì presentate relative istanze di sospensione in via amministrativa, in seguito alle quali, in data 31 maggio 2005, l'Agenzia delle Entrate – Ufficio di Roma 4 – ha disposto la sospensione amministrativa per un importo di 8.398.973 euro.

Inoltre l'Ufficio ha disposto, in data 30 novembre 2005, lo sgravio totale del ruolo relativo all'anno d'imposta 2000, per l'importo di 145.818,06 euro.

In relazione a quanto sopra, con riferimento agli importi oggetto di sgravio e/o di sospensione amministrativa, la fattispecie – in mancanza di una formale dichiarazione di cessazione della materia del contendere - non può considerarsi estinta.

Infine, con riferimento agli atti di accertamento di violazione ed irrogazione di sanzioni in materia di tasse di concessioni governative sui servizi telefonici cellulari e radiomobili – anno 2001 – in data 21 ottobre 2005, l'Agenzia delle Entrate – Ufficio Roma 4 – ha disposto l'annullamento parziale, in via di autotutela, di ulteriori due atti di accertamento, il cui importo complessivo ammontava a 2.310,79 euro.

Anche in questa ipotesi, in mancanza di una formale dichiarazione di cessazione della materia del contendere, la fattispecie non può considerarsi estinta.

In data 11 novembre 2005, il Comune di Albisola Superiore ha notificato, a questa società, tre atti di accertamento relativi agli anni 2003, 2004 e 2005, in materia di Tassa Occupazione Spazi e Aree Pubbliche (TOSAP), per omessa denuncia e omesso versamento del tributo. I predetti atti sono stati impugnati in data 9 gennaio 2006.

Con riferimento a tali contenziosi sono stati previsti accantonamenti in bilancio, per la cui quantificazione si rimanda alle Informazioni sullo Stato patrimoniale e sul Conto economico.

Decreto legislativo 231/2001

L'Organismo di Vigilanza, istituito in forza del predetto decreto, ha proceduto ad esaminare il modello organizzativo della società, valutandone l'idoneità a prevenire i reati contemplati nel decreto legislativo 231/2001 e la conformità alle "Linee guida per la costruzione dei modelli di organizzazione, gestione e controllo" proposte da Confindustria.

Il 27 settembre 2004 il Consiglio di Amministrazione di RFI ha approvato il "Modello Organizzativo e di Gestione" e lo Statuto che ne costituisce parte integrante.

L'azione operativa svolta in merito nel corso del 2005, costituita da n. 2 attività proprie dell'Organismo di Vigilanza e da n. 15 interventi in *service* a tutela dell'adeguatezza e dell'osservanza del Modello Organizzativo, è stata formalizzata in appositi *reports* semestrali prodotti al Consiglio di Amministrazione di RFI

Per le attività complessivamente svolte ai sensi e per gli effetti del Decreto Legislativo n. 231/2001 (Organismo di Vigilanza più *service*), la Direzione Audit dedica il 20% circa delle proprie risorse.

Valutazione sintetica del Sistema di Controllo Interno della Società

La valutazione dei rischi e dei controlli che ha preso le mosse dall'esigenza di definire il Modello Organizzativo esimente per gli effetti del Decreto Legislativo n. 231/2001, ma che oggi muove il fine più significativo di valutare rischi e controlli complessivi all'interno dell'Organizzazione ha evidenziato nel corso dell'anno una buona *Governance.*

Tra le leve principali del Sistema si colloca senz'altro la profonda cultura organizzativa della classe dirigente e la diffusa sensibilità verso i temi di vertice nelle priorità aziendali, come la sicurezza dell'esercizio ferroviario, del lavoro e della tutela dell'ambiente.

Per stabilire condizioni di adeguatezza, sono stati attuati o sono in corso di attuazione, da parte dei responsabili delle competenti strutture operative, appropriati piani di azione.

Progetto *Risk Management*

Nel corso del 2005, è stato portato a termine il rilevamento dei processi gestionali e delle connesse responsabilità, l'individuazione e la valutazione dei rischi di processo, la descrizione degli eventi indesiderati (manifestazione dei rischi).

Sulla base delle risultanze emerse si è proceduto al consolidamento del lavoro svolto sul territorio e sono state create le premesse per la costituzione di due gruppi di lavoro per la

definizione condivisa di due modelli base processi/rischi, nei quali sarà evidenziato il sistema di controllo esistente (complesso di norme, procedure, disposizioni, ecc.) ed il relativo grado di adeguatezza.

Decreto legislativo 196/2003

In relazione a quanto previsto dalla normativa relativa al trattamento dei dati personali effettuati con strumenti elettronici, è stato redatto il Documento Programmatico per la Sicurezza del trattamento dei dati personali.

Il provvedimento di emanazione dell'Amministratore Delegato è stato formalizzato in data 24 gennaio 2005 con Comunicazione Operativa n.196.

Informativa relativa all'articolo 2497 ter

La Società, nell'esercizio 2005, non ha assunto decisioni esplicitamente ai sensi dell'art. 2497 ter del Codice Civile, pur avendo assunto rilevanti deliberazioni nello spirito di piena condivisione degli orientamenti dell'Azionista unico Ferrovie dello Stato S.p.A..

FATTI DI RILIEVO INTERVENUTI DOPO LA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO

Gennaio

Scissione Ferrovie *Real Estate* – RFI

Con atto del 18 gennaio 2006 è stata effettuata una scissione parziale della società "Ferrovie Real Estate S.p.A." a favore di RFI S.p.A.. Con tale operazione vengono riassegnati ad RFI l'immobile di Torino, stazione Porta Susa (Spina 1 e Spina 2) e altri immobili minori con la quota di fondo e di debito ad essi riferibile e trasferiti a FRE con l'atto di scissione parziale del 28.10.2003.

Interventi sul capitale sociale

A seguito dell'atto di scissione sopra menzionato il capitale sociale di RFI dal 24.01.2006 è aumentato di 46.006.114,00 euro passando da 29.932.999.385,00 euro ad 29.979.005.499,00 euro.

Scissione TAV

In data 24 gennaio 2006, come già precedentemente esposto, è stato sottoscritto tra RFI e TAV l'Atto di scissione per l'assegnazione ad RFI del ramo d'azienda composto dalla "Sub-tratta Torino-Novara della tratta ferroviaria Alta Velocità/Alta Capacità Torino-Milano". Per effetto della scissione il valore effettivo del patrimonio netto assegnato alla società beneficiaria è pari all'importo di 1.237.747.763,34 euro.

Febbraio

Interventi sul capitale sociale

Con atto del 7 febbraio 2006 iscritto al Registro delle Imprese di Roma in data 14 febbraio 2006 l'Assemblea Straordinaria ha deliberato l'aumento di capitale sociale da 29.979.005.499,00 euro ad 32.623.697.107,00 euro. Il socio unico Ferrovie dello Stato ha sottoscritto e versato l'intero aumento di capitale.

Protocollo d'Intesa

Il 14 febbraio 2006 è stato siglato a Roma il Protocollo d'Intesa tra Campidoglio, Regione Lazio, Province e Ferrovie dello Stato, presenti Elio Catania, Presidente e Amministratore Delegato del Gruppo, e Mauro Moretti, Amministratore Delegato di RFI, per potenziare il trasporto pubblico su rotaia nell'intera Regione. L'obiettivo dell'accordo consiste nel ridurre di un terzo l'utilizzo delle auto private con un piano d'intervento che, articolato in tre fasi, modificherà la mobilità regionale entro il 2015. Gli interventi previsti nell'accordo riguarderanno il nodo di Roma e le direttrici ferroviarie provinciali e interprovinciali, grandi centri di smistamento merci, nuove stazioni e soprattutto la maggiore separazione tra il trasporto passeggeri e merci.

Marzo

Ingresso delle province di Bolzano, Trento e Verona nel capitale di BBT SE

Il 7 marzo 2006 RFI, la Provincia Autonoma di Bolzano e la Provincia Autonoma di Trento hanno costituito una nuova società per azioni denominata "Tunnel Ferroviario del Brennero – Finanziaria di Partecipazioni S.p.A." tramite conferimento da parte di RFI della partecipazione nella BBT SE, al valore risultante dalla relazione dell'esperto di cui all'art. 2343 c.c., e tramite conferimenti in denaro da parte delle Provincie Autonome.

Accordo preliminare al 4° Addendum al "Contratto di Programma 2001-2005 tra il Ministero dei Trasporti e RFI S.p.A."

Il 31 marzo 2006 è stato approvato dal CIPE l'accordo preliminare al 4° Addendum al Contratto di programma avente per oggetto:

- la proroga, per l'anno 2006, del Contratto di Programma 2001-2005;
- l'aggiornamento degli oneri di esercizio di cui alla tabella 1 del contratto di programma (rappresentati dagli oneri per la manutenzione ordinaria, dai coefficienti K1 e K2 da corrispondere agli utenti della rete sino all'automazione, dai contributi ex art. 5 DPR 277/1998, nonché dai contributi per obbligo collegamenti ferroviari via mare) riportati per gli anni 2004 e 2005;
- la ripartizione degli apporti al capitale sociale di Ferrovie dello Stato S.p.A. per il 2004 (da quantificare in 5.451,5 milioni di euro), tenendo conto dei pareri resi dalle competenti Commissioni parlamentari in merito allo schema di 4° addendum al Contratto e privilegiando, l'attuazione dei programmi di investimento riguardanti le tecnologie finalizzate alla sicurezza della circolazione;
- la riallocazione di 549,5 milioni di euro rinvenienti dalla rendicontazione di "progetti volano" inseriti nel PON trasporti 2000-2006 in favore di interventi ferroviari nel Mezzogiorno;
- la parziale rimodulazione secondo la tabella sotto riportata,. delle risorse già allocate con il 3° addendum ai 7 interventi nel Mezzogiorno dei quali il CIPE ha finanziato, con la delibera n. 91/2004, la progettazione preliminare;

LINEA	Stima parametrica della soluzione prescelta	Costo progettazione preliminare
Taranto – Sibari - San Lucido	792	3,17
Venafro – Termoli	50	0,20
Palermo – Trapani	432	1,73
Siracusa – Ragusa – Gela	183	0,73
Roma – Pescara	1.184	4,74
Battipaglia – Potenza – Metaponto	865	3,46
San Gavino – Sassari/Olbia	550	2,20
Totale	**4.056**	**16,23**

- l'attuazione dei dispositivi previsti dalla citata delibera n. 91/2004 in merito al monitoraggio degli interventi (istituzione del monitoraggio degli investimenti nel

settore sicurezza e diversa cadenza del reporting sul monitoraggio sugli investimenti nel Mezzogiorno);

L'articolazione dell'Addendum 4 risulta la seguente:

(milioni di euro)

VOCE		IMPORTO
interventi per la sicurezza di cui alla bozza del 4° addendum		479,8
interventi aggiuntivi per la sicurezza		700,0
manutenzione straordinaria (quota 2005 e anticipazione quota 2006)		665,9
contributi in corso di costruzione sistema AV		763,6
interventi indicati dalle Commissioni e opere di legge obiettivo nell'ambito della bozza del 4° addendum:		2.842,2
Linea adriatica	*32,0*	
Corridoio 5	*100,9*	
Linea tirrenica	*21,4*	
Nodi urbani	*128,7*	
Accesso Sempione	*4,6*	
Mezzogiorno	*1.531,9*	
Scali intermodali	*4,8*	
Legge obiettivo	*965,6*	
Altro (sicurezza)	*52,3*	
TOTALE		5.451,5

La quota di risorse destinate ad investimenti nel Mezzogiorno – al netto dei contributi *ex lege* 27 dicembre 2002, n. 289, previsti per la fase di costruzione del "Sistema alta velocità/alta capacità", dei finanziamenti per gli interventi relativi alla sicurezza e degli oneri per manutenzione straordinaria - è pari al 54% circa, il che evidenzia l'attenzione riservata a tale macroarea e conferma il trend positivo sinora registrato nell'allocazione delle risorse recate dalle leggi finanziarie per il settore ferroviario.

La suddetta ripartizione consente la copertura degli interventi prioritari riguardanti la sicurezza della circolazione ferroviaria già previsti dal PPI, di interventi aggiuntivi nello stesso settore prioritario, nonché di una quota della manutenzione straordinaria 2006, per un importo complessivo pari a circa 1.846 milioni di euro.

La stessa ripartizione assicura, la copertura finanziaria di interventi riportati nel contratto di programma e rientranti nel programma delle opere strategiche ed in particolare del nodo di Falconara e delle tratte Spoleto – Terni e Milano – Mortasa.

EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

La gestione di RFI si trova ad operare, come più volte evidenziato, in un settore in cui incide in modo rilevante l'evoluzione del contesto normativo, sia europeo sia nazionale. È proprio in tale ultimo ambito che le disposizioni contenute nella Legge Finanziaria 2006 hanno generato rilevante preoccupazione per le motivazioni successivamente illustrate, alla luce anche delle ineludibili priorità gestionali proprie del Gestore dell'infrastruttura ferroviaria che qui di seguito riassumiamo.

- Incremento dei livelli di sicurezza e qualità nella circolazione, anche attraverso il consolidamento delle nuove tecnologie.

- Coerente sviluppo del sistema AV/AC, con specifico riferimento non solo all'avviato esercizio commerciale delle prime tratte, (Roma-Napoli, Torino-Novara) ma anche alla progressiva messa a regime dell'intero Progetto congiuntamente all'ammodernamento ed ampliamento della rete tradizionale.

- Valorizzazione delle potenzialità reddituali degli *asset* industriali e dei business collaterali (in particolare cespiti immobiliari, telecomunicazioni, energia, terminalistica), anche attraverso la costituzione o l'effettivo avviamento di specifiche strutture societarie.

- Massima razionalizzazione ed efficientamento dei sistemi e processi aziendali ed operativi nel rispetto dei più elevati standard di sicurezza.

Tornando alle innovazioni introdotte dalla Legge Finanziaria 2006, va rilevato che la stessa, tra le altre cose, ha previsto minori corrispettivi a fronte delle prestazioni a suo tempo convenute nel Contratto di Programma, nonché – sia per il 2006 sia per gli anni successivi –significativi minori "stanziamenti di competenza" e minori "risorse di cassa" rispetto alle necessità formulate dalla società, oltre ad uno specifico "definanziamento" per investimenti giù autorizzati in competenza dalle precedenti Leggi Finanziarie. Ciò proprio in un contesto in cui la progressiva entrata in funzione dell'AV/AC comporterà crescenti ammortamenti ed oneri finanziari connessi alle tratte in via di completamento. Inoltre sono ancora in corso di definizione con il Ministero dell'Economia e delle Finanze le modalità attuative dei rinnovati meccanismi di finanziamento degli investimenti relativi sia all'Alta velocità che alla rete tradizionale. Per il 2006 la situazione di RFI come emerge dal budget approvato in CDA si presenta in termini molto critici, sia sotto il profilo economico (perdita) sia sotto il profilo finanziario (squilibrio di cassa per *deficit* di liquidità).

In considerazione di quanto sopra esposto, il CDA del 27 aprile 2006 ha elaborato un "Aggiornato piano d'impresa 2006-2010" le cui linee guida delineano un percorso la cui attuazione dovrà consentire alla Società di mantenere un quadro complessivo industrialmente solido nonché l'equilibrio economico e finanziario indispensabile anche alla luce dei vincoli imposti dal più volte richiamato Dlgs. 188 del 2003 che richiede al Gestore dell'infrastruttura il tendenziale raggiungimento di tale posizione al netto degli ammortamenti.

Tali linee guida, da attuarsi di concerto con la Capogruppo, fanno riferimento alle seguenti principali assunzioni:

- ulteriori recuperi di efficienza sul piano industriale migliorando ulteriormente gli indicatori tecnico economici che già pongono RFI in linea con le best practicies europee di settore,

- il ripristino a partire da 2007 dei corrispettivi da Stato per il Contratto di Programma a livello ante 2006,

- l'effettiva erogazione in conto impianti da parte dello Stato delle risorse finanziarie necessarie per gli investimenti nella rete tradizionale e nelle partecipazioni nonché delle integrazioni previste per l'AV/AC,

- in assenza di revisione degli stanziamenti emerge l'esigenza di una ridefinizione delle prestazioni connesse all'assolvimento degli obblighi previsti dal Contratto di Programma.

È pertanto evidente che, oltre alle azioni individuate e ricadenti sotto il diretto controllo della società, l'intervento dello Stato sarà determinante per consentire alla Società di far fronte ai rilevanti impegni assunti e da assumere e di rispettare – al di là di un transitorio risultato economico negativo previsto per il 2006 – il vincolo di equilibrio economico-finanziario richiesto per legge. Alla luce delle indicazioni del Piano RFI emerge il ruolo essenziale dello Stato volto a:

- coprire i fabbisogni connessi al servizio del debito per l'AV/AC,

- permettere una sincronia finanziaria tra stanziamento dei contributi in conto impianti per gli investimenti di rete tradizionale e erogazione dei correlati fondi,

- definire meccanismi di garanzia degli impegni assunti, in misura tale da consentire alla società di rispettare il dettato normativo.

È peraltro indubbio che il Contratto di Programma, quale strumento che regola i rapporti tra RFI e lo Stato, vada onorato in tutte le sue disposizioni, da ambo i contraenti; la stessa *Eurostat*, come segnalato dal Dipartimento del Tesoro nella nota n. 72384 del 1 luglio 2005, riconosce il valore di obbligazione giuridica al Contratto medesimo.

Infatti ogni azione eseguita sul versante della produttività interna non potrà da sola garantire il suddetto equilibrio ma dovrà essere adeguatamente supportata dall'intervento dello Stato secondo le modalità in precedenza indicate.

PROPOSTA DEL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

Il bilancio della società, chiuso al 31 dicembre 2005, evidenzia un utile netto di 159.156,38 euro.

Si propone di destinare:

- il 5% dell'utile alla riserva legale;
- un importo di 15.700,17 euro derivante dall'adeguamento delle partite monetarie in valuta estera al cambio del 31 dicembre 2005 e non realizzate alla suddetta data, alla riserva di allineamento cambi;
- il residuo importo ad utili da riportare a nuovo.

Roma, 4 maggio 2006

Il Consiglio di Amministrazione

Il Presidente

PAGINA BIANCA

BILANCIO CONSUNTIVO

PAGINA BIANCA

PROSPETTI CONTABILI

PAGINA BIANCA

(importi in euro)

STATO PATRIMONIALE ATTIVO		31.12.2005	31.12.2004	Differenze
A) CREDITI VERSO SOCI PER VERSAMENTI ANCORA DOVUTI (di cui già richiamati)		0	0	0
B) IMMOBILIZZAZIONI				
I. IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI				
2) Costi di ricerca, di sviluppo e di pubblicità		17.892.994	16.067.827	1.825.167
4) Concessioni, licenze, marchi e diritti simili		43.394.644	40.929.547	2.465.097
6) Immobilizzazioni in corso e acconti		698.794.151	598.893.679	99.900.472
7) Altre		84.155.711	65.006.953	19.148.758
Totale I		844.237.500	720.898.006	123.339.494
II. IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI				
1) Terreni e fabbricati		44.145.188.950	43.639.342.973	505.845.977
2) Impianti e macchinario		73.898.748	65.086.102	8.812.646
3) Attrezzature industriali e commerciali		118.121.403	116.511.965	1.609.438
4) Altri beni		28.234.528	31.454.782	(3.220.254)
5) Immobilizzazioni in corso e acconti		8.538.796.558	6.659.305.264	1.879.491.294
Totale II		52.904.240.187	50.511.701.087	2.392.539.100
III. IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE				
1) Partecipazioni in:				
a) Imprese controllate		5.559.698.364	5.201.168.027	358.530.337
b) Imprese collegate		89.766.688	69.714.756	20.051.932
d) Altre imprese		49.286.059	49.286.059	0
	Totale 1)	5.698.751.111	5.320.168.841	378.582.270
2) Crediti:				
a) verso imprese controllate				
- esigibili entro l'esercizio successivo		1.087.911.982	931.780.119	156.131.863
		1.087.911.982	931.780.119	156.131.863
d) verso altri				
- esigibili entro l'esercizio successivo		2.129.982	2.129.982	0
- esigibili oltre l'esercizio successivo		126.011.969	123.733.725	2.278.244
		128.141.951	125.863.707	2.278.244
	Totale 2)	1.216.053.933	1.057.643.826	158.410.107
Totale III		6.914.805.044	6.377.812.667	536.992.377
Totale B) Immobilizzazioni		60.663.282.731	57.610.411.760	3.052.870.971
C) ATTIVO CIRCOLANTE				
I. RIMANENZE				
1) Materie prime, sussidiarie e di consumo		132.431.208	140.173.243	(7.742.035)
5) Acconti		169.214	169.214	(0)
6) Cespiti radiati da alienare		24.761	24.761	0
Totale I		132.625.183	140.367.218	(7.742.035)

(importi in euro)

STATO PATRIMONIALE ATTIVO		31.12.2005	31.12.2004	Differenze
II. CREDITI				
1) Verso clienti				
- esigibili entro l'esercizio successivo		316.899.411	282.492.334	34.407.077
- esigibili oltre l'esercizio successivo		8.468.637	316.743.967	(308.275.330)
		325.368.048	599.236.301	(273.868.253)
2) Verso imprese controllate				
- esigibili entro l'esercizio successivo		197.238.854	205.642.601	(8.403.747)
- esigibili oltre l'esercizio successivo		21.893.278	21.893.278	0
		219.132.132	227.535.879	(8.403.747)
3) Verso imprese collegate				
- esigibili entro l'esercizio successivo		838.137	513.169	324.968
		838.137	513.169	324.968
4) Verso controllanti				
- esigibili entro l'esercizio successivo		1.718.867.429	1.904.585.850	(185.718.421)
- esigibili oltre l'esercizio successivo		395.826.555	153.200.642	242.625.913
		2.114.693.984	2.057.786.492	56.907.492
4 bis) Crediti tributari				
- esigibili entro l'esercizio successivo		1.487.545	9.770.351	(8.282.806)
		1.487.545	9.770.351	(8.282.806)
5) Verso altri				
a) altre imprese consociate				
- esigibili entro l'esercizio successivo		364.762.276	287.996.862	76.765.414
		364.762.276	287.996.862	76.765.414
b) altri				
- esigibili entro l'esercizio successivo		1.692.503.200	1.815.800.582	(123.297.382)
- esigibili oltre l'esercizio successivo		103.067	103.067	0
		1.692.606.267	1.815.903.649	(123.297.382)
	Totale 5)	2.057.368.543	2.103.900.511	(46.531.968)
Totale II		4.718.888.389	4.998.742.703	(279.854.314)
III. ATTIVITÀ FINANZIARIE CHE NON COSTITUISCONO IMMOBILIZZAZIONI				
Totale III		0	0	0
IV. DISPONIBILITÀ LIQUIDE				
1) Depositi bancari e postali		3.186.801	4.185.532	(998.731)
2) Assegni		9.008	13.192	(4.184)
3) Denaro e valori in cassa		614.076	283.665	330.411
4) C/C di tesoreria		354.245.408	483.458.841	(129.213.433)
Totale IV		358.055.293	487.941.230	(129.885.937)
Totale C) Attivo circolante		**5.209.568.865**	**5.627.051.151**	**(417.482.286)**
D) RATEI E RISCONTI				
II. Altri ratei e risconti		9.501.442	497.233	9.004.209
Totale D) Ratei e risconti		**9.501.442**	**497.233**	**9.004.209**
TOTALE ATTIVO		**65.882.353.038**	**63.237.960.144**	**2.644.392.894**

(importi in euro)

STATO PATRIMONIALE PASSIVO	31.12.2005	31.12.2004	Differenze
A) PATRIMONIO NETTO			
I. CAPITALE	29.932.999.385	26.756.202.833	3.176.796.552
II. RISERVA DA SOPRAPPREZZO DELLE AZIONI	0	0	0
III. RISERVE DI RIVALUTAZIONE			0
1. Var. 2002 DM 4.2.03 valut. Definitiva patrimoniale	887.352.096	887.352.096	0
IV. RISERVA LEGALE	189.202	173.885	15.317
V. RISERVE STATUTARIE	0	0	0
VI. RISERVA PER AZIONI PROPRIE IN PORTAFOGLIO	0	0	0
VII. ALTRE RISERVE			
1. Riserva straordinaria		0	0
2. Versamento in conto futuri aumentidi capitale	2.644.691.608	2.554.625.649	90.065.959
3. Versamenti in conto capitale	0	109.929.279	(109.929.279)
4. Riserva da utili su cambi	3.925	0	3.925
Totale VII	2.644.695.533	2.664.554.928	(19.859.395)
VIII. UTILI (PERDITE) PORTATI A NUOVO	3.594.835	3.303.797	291.038
IX UTILE (PERDITA) DEL PERIODO	159.156	310.281	(151.125)
Totale A) Patrimonio netto	33.468.990.207	30.311.897.820	3.157.092.387
B) FONDI PER RISCHI E ONERI			
2) Per imposte, anche differite	11.331.039	3.053.243	8.277.796
4) Fondo di ristrutturazione ex lege 448/1998	19.277.049.011	19.277.049.011	0
5) Integrazione fondo di ristrutturazione ex lege 448/1998	3.210.888.306	4.126.238.047	(915.349.741)
6) Fondo per manutenzione ordinaria e interessi intercalari	4.243.191.538	4.243.191.538	0
7) Altri	1.161.534.751	1.194.639.809	(33.105.058)
Totale B) Fondi per rischi e oneri	27.903.994.645	28.844.171.648	(940.177.003)
C) TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINAT(	1.207.550.962	1.198.340.244	9.210.718
D) DEBITI			
5) Debiti verso altri finanziatori			
- esigibili entro l'esercizio successivo	15.461.488	14.363.989	1.097.499
- esigibili oltre l'esercizio successivo	214.567.964	110.029.452	104.538.512
	230.029.452	124.393.441	105.636.011
6) Acconti			
- esigibili entro l'esercizio successivo	404.342.551	88.524.942	315.817.609
- esigibili oltre l'esercizio successivo	25.855.898	0	25.855.898
	430.198.449	88.524.942	341.673.507

(importi in euro)

STATO PATRIMONIALE PASSIVO		31.12.2005	31.12.2004	Differenze
7) Debiti verso fornitori				
- esigibili entro l'esercizio successivo		1.535.709.649	1.225.855.117	309.854.532
		1.535.709.649	1.225.855.117	309.854.532
9) Debiti verso imprese controllate				
- esigibili entro l'esercizio successivo		4.299.415	0	4.299.415
		4.299.415	0	4.299.415
10) Debiti verso imprese collegate				
- esigibili entro l'esercizio successivo		12.296.460	784.762	11.511.698
		12.296.460	784.762	11.511.698
11) Debiti verso controllanti				
- esigibili entro l'esercizio successivo		20.831.210	14.647.106	6.184.104
		20.831.210	14.647.106	6.184.104
12) Debiti tributari				
- esigibili entro l'esercizio successivo		40.653.436	39.186.450	1.466.986
		40.653.436	39.186.450	1.466.986
13) Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale				
- esigibili entro l'esercizio successivo		129.629.725	136.084.766	(6.455.041)
- esigibili oltre l'esercizio successivo		108.455.603	114.480.933	(6.025.330)
		238.085.328	250.565.699	(12.480.371)
14) Altri debiti				
a) verso altre imprese consociate				
- esigibili entro l'esercizio successivo		365.272.883	404.534.213	(39.261.330)
- esigibili oltre l'esercizio successivo		13.004	13.004	0
		365.285.887	404.547.217	(39.261.330)
b) verso altri				
- esigibili entro l'esercizio successivo		263.616.808	376.277.698	(112.660.890)
- esigibili oltre l'esercizio successivo		7.427.150	6.321.431	1.105.719
		271.043.958	382.599.129	(111.555.171)
	Totale 14)	636.329.845	787.146.346	(150.816.501)
Totale D) Debiti		**3.148.433.244**	**2.531.103.863**	**617.329.381**
E) RATEI E RISCONTI				
I. Aggi su prestiti		3.911.307	0	3.911.307
II. Altri ratei e risconti		149.472.673	352.446.567	(202.973.894)
Totale E) Ratei e risconti		**153.383.980**	**352.446.567**	**(199.062.587)**
TOTALE PASSIVO		**65.882.353.038**	**63.237.960.142**	**2.644.392.896**

(importi in euro)

CONTI D'ORDINE	31.12.2005	31.12.2004	Differenze
1. RISCHI			
1.1 Fidejussioni			
- a favore di altri	5.936.216	2.463.378	3.472.838
	5.936.216	2.463.378	3.472.838
1.2 Avalli			
- a favore di altre imprese consociate	5.164.569	5.164.569	0
	5.164.569	5.164.569	0
1.3 Altre garanzie personali			
- a favore di imprese controllate	7.263.898.548	8.521.366.618	(1.257.468.070)
	7.263.898.548	8.521.366.618	(1.257.468.070)
Totale 1	7.274.999.333	8.528.994.565	(1.253.995.232)
2. IMPEGNI			
Totale 2	0	0	0
3. BENI DI TERZI IN CONSEGNA			
3.3 Altri beni di terzi	220.728	220.728	0
Totale 3	220.728	220.728	0
4. ALTRI CONTI D'ORDINE			
Fonti di finanziamento per aumenti di capitale sociale e contributi diversi per investimenti da realizzare			
4.1. Somme da ricevere dallo Stato	19.207.000.000	16.454.000.000	2.753.000.000
4.2 . Somme residue a fine esercizio per finanziamenti ricevuti e non ancora spesi	5.111.000.000	5.503.000.000	(392.000.000)
Totale 4	24.318.000.000	21.957.000.000	2.361.000.000
TOTALE CONTI D'ORDINE	31.593.220.061	30.486.215.293	1.107.004.768

(importi in euro)

CONTO ECONOMICO	2005	2004	Differenze
A) VALORE DELLA PRODUZIONE			
1) RICAVI DELLE VENDITE E DELLE PRESTAZIONI			
a) Prodotti del traffico viaggiatori - marittimo	15.539.315	14.101.283	1.438.032
b) Pedaggio e prestazioni infrastrutturali	813.131.459	740.397.012	72.734.447
c) Altri ricavi delle vendite e delle prestazioni	152.816.927	131.758.151	21.058.776
Totale 1)	981.487.701	886.256.446	95.231.255
4) INCREMENTI DI IMMOBILIZZAZIONI PER LAVORI INTERNI	402.339.101	340.166.054	62.173.047
5) ALTRI RICAVI E PROVENTI			
a) contributi in conto esercizio	1.289.467.228	1.305.494.105	(16.026.877)
- Contratto di Programma	1.289.100.000	1.304.000.000	(14.900.000)
- Altri	367.228	1.494.105	(1.126.877)
b) utilizzo integrazione fondo di ristrutturazione	958.705.736	1.830.781.760	(872.076.024)
c) altri ricavi e proventi	482.837.489	271.027.027	211.810.462
Totale 5)	2.731.010.453	3.407.302.892	(676.292.439)
Totale A) Valore della produzione	**4.114.837.255**	**4.633.725.392**	**(518.888.137)**
B) COSTI DELLA PRODUZIONE			
6) PER MATERIE PRIME, SUSSIDIARIE, DI CONSUMO E DI MERCI	677.577.815	351.879.236	325.698.579
7) PER SERVIZI	668.679.304	666.782.373	1.896.931
8) PER GODIMENTO DI BENI DI TERZI	38.240.724	55.746.269	(17.505.545)
9) PER IL PERSONALE			
a) salari e stipendi	1.170.400.296	1.133.125.716	37.274.580
b) oneri sociali	291.104.709	290.013.290	1.091.419
c) trattamento di fine rapporto	111.304.167	110.509.735	794.432
d) altri costi	9.363.417	1.812.344	7.551.073
Totale 9)	1.582.172.589	1.535.461.085	46.711.504
10) AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI			
a) ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	27.184.999	22.131.472	5.053.527
b) ammortamento delle immobilizzazioni materiali	931.213.338	1.807.836.396	(876.623.058)
c) svalutazione dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilità liquide	8.436.420	5.349.110	3.087.310
Totale 10)	966.834.757	1.835.316.978	(868.482.221)
11) VARIAZIONI DELLE RIMANENZE DI MATERIE PRIME, SUSSIDIARIE, DI CONSUMO E MERCI	3.716.379	12.338.510	(8.622.131)
12) ACCANTONAMENTI PER RISCHI	104.047.989	142.501.813	(38.453.824)
13) ALTRI ACCANTONAMENTI	700.000	2.200.000	(1.500.000)
14) ONERI DIVERSI DI GESTIONE	88.735.250	61.635.202	27.100.048
Totale B) Costi della produzione	**4.130.704.807**	**4.663.861.466**	**(533.156.659)**
Differenza tra valore e costi della produzione (A-B)	**(15.867.552)**	**(30.136.074)**	**14.268.522**

(importi in euro)

CONTO ECONOMICO	2005	2004	Differenze
C) PROVENTI E ONERI FINANZIARI.			
15) PROVENTI DA PARTECIPAZIONI	0	0	0
16) ALTRI PROVENTI FINANZIARI			
a) da crediti iscritti nelle immobilizzazioni:			
- da altri	0	25	(25)
totale a)	0	25	(25)
d) proventi diversi dai precedenti:			
- da imprese controllate	2.712.872	0	2.712.872
- da imprese collegate	0	127.823	(127.823)
- da controllanti	21.174.725	24.799.169	(3.624.444)
- da altri	8.854.901	15.899.985	(7.045.084)
totale d)	32.742.498	40.826.977	(8.084.479)
Totale 16)	32.742.498	40.827.002	(8.084.504)
17) INTERESSI ED ALTRI ONERI FINANZIARI			
- verso imprese controllate	1.386	0	1.386
- verso controllanti	23.025	6.856	16.169
- verso altri	16.020.651	16.418.493	(397.842)
Totale 17)	16.045.062	16.425.349	(380.287)
17 bis) UTILI E (PERDITE) SU CAMBI	19.263	190.091	(170.828)
Totale C) Proventi e oneri finanziari	16.716.699	24.591.744	(7.875.045)
D) RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITÀ FINANZIARIE			
18) RIVALUTAZIONI	0	0	0
19) SVALUTAZIONI			
a) di partecipazioni	0	(28.446)	(28.446)
Totale 19)	0	(28.446)	(28.446)
Totale D) Rettifiche di valore di attività finanziarie	0	(28.446)	(28.446)

(importi in euro)

CONTO ECONOMICO	2005	2004	Differenze
E) PROVENTI E ONERI STRAORDINARI			
20) PROVENTI STRAORDINARI			
a) plusvalenze da alienazioni	887.448	531.077	356.371
c) utilizzo fondo per esodi incentivati	33.589.110	12.457.290	21.131.820
d) utilizzo fondo integrazione ex lege 448/98	7.671.633	50.009.827	(42.338.194)
e) altri proventi	72.284.722	78.281.563	(5.996.841)
Totale 20)	114.432.913	141.279.757	(26.846.844)
21) ONERI STRAORDINARI			
a) minusvalenze da alienazioni	7.671.633	51.051.375	(43.379.742)
b) imposte relative ad esercizi precedenti	11.624.421	5.484.097	6.140.324
c) oneri per esodi anticipati	33.589.110	12.457.290	21.131.820
d) altri oneri	35.737.740	39.903.937	(4.166.197)
Totale 21)	88.622.904	108.896.699	(20.273.795)
Totale E) Proventi e oneri straordinari	25.810.009	32.383.058	(6.573.049)
Risultato prima delle imposte (A-B+/-C+/-D+/-E)	26.659.156	26.810.282	(208.018)
22) IMPOSTE SUL REDDITO DELL'ESERCIZIO CORRENTI, DIFFERITE E ANTICIPATE			
a) imposte correnti	26.500.000	26.500.000	0
b) imposte differite e anticipate			0
Totale 22)	26.500.000	26.500.000	0
Utile (perdita) del periodo	159.156	310.282	(208.018)

NOTA INTEGRATIVA

PAGINA BIANCA

SEZIONE 1

Contenuto e forma del bilancio

Il bilancio di esercizio chiuso al 31 dicembre 2005 è costituito da: Stato patrimoniale, Conto economico e Nota integrativa; in allegato a quest'ultima è riportato il Rendiconto finanziario.

Non si è proceduto alla redazione di un bilancio consolidato, pur in presenza di partecipazioni di controllo, avvalendosi dell'esonero previsto al 3°comma dell'art. 27 del Dlgs. 127/1991, in quanto tale bilancio verrà redatto dalla controllante Ferrovie dello Stato S.p.A. con sede in Roma, Piazza della Croce Rossa 1.

Per quanto riguarda l'attività della società ed i fatti di rilievo intervenuti dopo la chiusura dell'esercizio si rinvia alla Relazione sulla Gestione. Ad essa si rinvia anche per le informazioni di dettaglio sui rapporti con imprese controllate, collegate, controllanti e imprese sottoposte al controllo di queste ultime, altre parti correlate e collegate di controllate, nonché sui rapporti con la società che esercita l'attività di direzione e coordinamento e con le altre società che vi sono soggette.

I prospetti contabili sono espressi in unità di euro, mentre gli importi inclusi nella nota integrativa sono espressi in migliaia di euro, ove non altrimenti indicato.

Si informa che la società PricewaterhouseCoopers S.p.A. esercita il controllo contabile ai sensi dell'art. 2409 bis Codice civile.

Si informa, inoltre, che la società è soggetta alla direzione e coordinamento della capogruppo Ferrovie dello Stato S.p.A.

SEZIONE 2

Criteri di redazione del bilancio e criteri di valutazione

Il bilancio di esercizio è stato redatto in ottemperanza alle disposizioni di legge, integrate dai principi contabili nazionali ed, in mancanza, dai principi contabili internazionali (IFRS), senza adottare alcuna deroga.

Le diverse classificazioni operate al 31 dicembre 2005 in alcune voci, volte a meglio rappresentare la situazione patrimoniale, finanziaria ed economica della società, sono state effettuate anche sui corrispondenti valori dei periodi di raffronto ai sensi dell'art. 2423 ter, comma 5, Codice civile. Nei commenti alle singole voci di bilancio è puntualmente indicato il valore delle singole riclassifiche effettuate sui saldi dei periodi di confronto.

Nel corso del 2005 non si sono verificati casi eccezionali che abbiano reso necessario il ricorso alle deroghe di cui all'art. 2423, comma 4, Codice civile.

I criteri di valutazione sono conformi a quelli applicati per la redazione del bilancio dell'esercizio precedente ed a quelli adottati dalla Capogruppo.

Immobilizzazioni immateriali

Sono iscritte al costo di acquisto o produzione interna comprensivo degli oneri accessori imputabili e sono esposte al netto delle quote di ammortamento, calcolate in misura costante in funzione della residua possibilità di utilizzazione del bene.

Le immobilizzazioni immateriali che, alla data di chiusura dell'esercizio, risultino durevolmente di valore inferiore a quello di iscrizione in bilancio sono iscritte a tale minor valore.

Qualora vengano meno le cause che hanno generato le svalutazioni sono ripristinati i valori delle immobilizzazioni nei limiti delle svalutazioni effettuate e tenendo conto degli ammortamenti maturati. Il ripristino di valore non è effettuato per l'avviamento e i costi pluriennali.

Le rivalutazioni sono effettuate in ottemperanza alle leggi speciali, generali, o di settore .

I costi di impianto e di ampliamento, di ricerca, sviluppo e pubblicità, se di accertata utilità pluriennale, sono capitalizzati previo consenso del Collegio Sindacale.

Le migliorie apportate ai beni immobili di terzi, presi in locazione dall'impresa, sono ammortizzate nel più breve periodo scelto tra quello in cui le migliorie stesse possono essere utilizzate e quello di durata residua della locazione.

Immobilizzazioni materiali

Sono iscritte al costo di acquisto o di costruzione interna, comprensivo degli oneri accessori imputabili, come indicato nel paragrafo precedente.

Gli importi sono esposti al netto delle quote di ammortamento, che sono calcolate in misura costante in funzione della residua possibilità di utilizzazione del bene.

In particolare, nel corso del 2005, si è ritenuto ragionevole modificare, per quanto riguarda i cespiti infrastrutturali, la durata di vita utile e, conseguentemente, l'aliquota applicata ai fini dell'ammortamento. Tale modifica è stata indotta tra l'altro:

- dal complesso dispiegarsi degli effetti della reingegnerizzazione dei processi investimenti e gestione cespiti;
- dalla necessità di un adeguamento della vita utile alla nuova realtà indotta dai mutamenti tecnologici e dalle nuove tecniche di manutenzione/rinnovo;
- dall'emanazione in data 14 settembre 2005 da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con il Ministero dell'Interno e con il Capo del Dipartimento della Protezione Civile, di un decreto sulle "Norme tecniche per le costruzioni" - pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 222 del 23 settembre 2005 - Supplemento Ordinario n. 159). Con tale Decreto sono state approvate le norme tecniche per le costruzioni, e, per tipologia di struttura, sono state definiti i periodi di vita utile delle strutture, con particolare riferimento alle costruzioni, comprensive delle reti viarie e ferroviarie.

Sulla base delle considerazioni di cui sopra, è stato attivato uno specifico gruppo di lavoro all'interno della Società, che ha provveduto a redigere le necessarie relazioni tecniche che sono state prese a base per la rideterminazione della vita utile dei cespiti, con particolare riferimento a quelli di tipo infrastrutturale.

L'effetto risultante da tale variazione nell'esercizio 2005 nel calcolo degli ammortamenti rispetto alle aliquote precedenti è evidenziato nella specifica parte di Nota Integrativa.

Gli ammortamenti sono calcolati in modo sistematico e costante sulla base delle aliquote ritenute rappresentative della vita utile economico-tecnica stimata dei cespiti. Nell'anno di acquisizione o di costruzione è applicata una aliquota pari al 50% dell'aliquota ordinaria, salvo che per gli immobili, ai quali si applica sempre l'aliquota ordinaria.

Le aliquote annuali di ammortamento utilizzate sono le seguenti:

Terreni e fabbricati	
Terreni patrimoniali	0,0%
Fabbricati civili strumentali	1,0%
Fabbricati industriali	1,0%
Fabbricati civili non strumentali	1,5%
Parcheggi	1,5%

Infrastrutture ferroviarie e portuali

Terreni strumentali	0,0%
Corpo stradale	
Ponti, viadotti ed altre opere d'arte	1,0%
Marciapiedi, pensiline, sottopassi, cavalcavia e altro	1,0%
Rilevati, trincee, opere difesa e sostegno e gallerie	0,5%
Impianti di trazione elettrica	
Linee di contatto su binari di corsa e linee primarie	3,3%
Linee di contatto su binari secondari	2,5%
SSE - cabine TE - centri di interconnessione	2,9%
Altre linee di alimentazione	4,0%
Sovrastruttura linea:	
Binari di corsa	2,9%
Binari secondari	2,0%
Scambi	3,2%
Migliorie su binario scambi di terzi	3,3%
Impianti di sicurezza e segnalamento	
Centrali, apparati centrali, sistema di distanziamento	3,3%
RTB, RCM, RTR, impianti smistamento autom. con frenatura carri	6,7%
SCTM - sistema ripetizione segnali	5,0%
Passaggi a livello	6,0%
Impianti di telecomunicazione e telematici	5,0%
Impianti di illuminazione	
Altri impianti	4,0%
Impianti di illuminazione e FM	9,0%
Impianti idrici e acquedotti	2,5%
Impianti fissi di magazzino	5,0%
Meccanismi fissi e speciali	
Meccanismi fissi e speciali	6,0%
Telecomandi, telecontrolli, supervisioni I.S.	5,0%
Impianti fissi per navi traghetto	0,5%
Scorta tecnica per impianti tecnologici	6,0%

Scorta tecnica per impianti di armamento		2,0%
Materiale rotabile e navi traghetto		
Navi traghetto		5,0%
Materiale rotabile		
	Materiale rotabile	5,0%
	Materiale rotabile di nuova acquisizione	4,0%
	Scorta tecnica per materiale rotabile	5,0%
	Scorta tecnica per navi traghetto	7,5%
Attrezzatura industriale		
	Mezzi circolanti su strada e rotaia	7,5%
	Macchinari e attrezzatura	10,0%
	Mezzi di carico	10,0%
	Impianti di comunicazione	20,0%
Altri beni		
Autoveicoli		25,0%
Mobili e arredi		12,0%
Macchine d'ufficio ordinarie		12,0%
Macchine d'ufficio elettroniche		20,0%
Telefoni cellulari		20,0%
Impianti specifici mense e ferrotel		12,0%
Attrezzature mense e ferrotel		25,0%
Impianti generici mense e ferrotel		8,0%
Attrezzatura varia e minuta		12,0%
Apparecchiatura sanitaria		12,5%

Per i beni oggetto di rivalutazione, ai sensi dell'art. 55 della Legge 449/97, l'ammortamento sulla quota relativa alla rivalutazione è stato calcolato – in continuità con quanto effettuato a partire dal bilancio relativo all'esercizio 2002 - con riferimento al residuo della vita utile del singolo bene.

Le spese di manutenzione delle immobilizzazioni materiali vengono imputate al conto economico quando sostenute, salvo quelle aventi natura incrementativa, che vengono capitalizzate. I costi per lavori di manutenzione programmati periodicamente sul materiale rotabile di pertinenza dell'attività di gestione dell'infrastruttura vengono capitalizzati e ammortizzati in funzione del periodo intercorrente tra una manutenzione e l'altra.

Nelle immobilizzazioni materiali sono comprese le scorte tecniche che sono valutate ed ammortizzate con gli stessi criteri dei cespiti cui afferiscono.

Le immobilizzazioni materiali che, alla data di chiusura dell'esercizio, risultino durevolmente di valore inferiore a quello di iscrizione in bilancio sono iscritte a tale minor valore. Qualora vengano meno le cause che hanno generato le svalutazioni sono ripristinati i valori delle immobilizzazioni nei limiti delle svalutazioni effettuate e tenendo conto degli ammortamenti maturati.

Le rivalutazioni sono effettuate in ottemperanza alle leggi speciali, generali, o di settore .

Le immobilizzazioni materiali non più utilizzate, destinate all'alienazione, cessione o distruzione sono riclassificate tra l'attivo circolante alla voce rimanenze ed iscritte al minore tra valore netto contabile ed il presumibile valore netto di realizzo.

La società non dispone di beni in leasing finanziario.

Immobilizzazioni finanziarie

Partecipazioni

Sono valutate al costo di acquisizione o sottoscrizione comprensivo degli oneri accessori imputabili e rettificato ove necessario per perdite durevoli di valore. Le perdite di valore eccedenti i corrispondenti valori di carico sono iscritte tra i fondi per rischi ed oneri.

Qualora vengano meno i presupposti delle svalutazioni viene ripristinato il valore della partecipazione fino a concorrenza, al massimo, del costo originario.

Le partecipazioni per le quali siano in atto scelte strategiche di cessione, sono trasferite all'attivo circolante al minore tra il valore iscritto in bilancio ed il presunto valore di realizzo.

Rimanenze

Le giacenze di magazzino, costituite per la parte preponderante da pezzi di ricambio per la manutenzione e per gli interventi di potenziamento e rinnovo dell'infrastruttura, sono valutate al costo medio ponderato o, se minore, al relativo valore di mercato. Al passivo è iscritto un fondo cautelativo a fronte delle presumibili perdite di valore del materiale a lenta movimentazione nel loro complesso.

Le rimanenze sono iscritte al netto del fondo svalutazione.

I cespiti radiati da alienare sono iscritti al minor valore tra il valore netto residuo da ammortizzare ed il presumibile valore di realizzo.

Crediti e debiti

I crediti di qualsiasi natura sono iscritti al valore nominale, ricondotto al presumibile valore di realizzo attraverso apposito fondo di svalutazione portato a diretta diminuzione degli stessi.

I debiti sono esposti al loro valore nominale.

I debiti per ferie maturate e non godute dal personale al 31 dicembre 2005 riflettono una stima di quanto da erogarsi a titolo di emolumenti ed oneri riflessi nel periodo di godimento delle ferie.

Le somme che saranno dovute nei confronti dei ferrovieri in pensione a seguito della riliquidazione della indennità di buonuscita, da effettuare ai sensi della legge n. 87/1994, non sono rilevate tra le passività in quanto, come previsto dalla citata legge, interamente rimborsabili da parte del Tesoro.

Si segnala, infine, che la classificazione temporale dei crediti e debiti (entro e oltre l'esercizio) fa riferimento al 31.12.2006.

Disponibilità liquide

Sono iscritte al valore nominale; quelle in valuta dei Paesi non aderenti all'Euro sono adeguate al cambio al 31 dicembre 2005.

Ratei e risconti attivi e passivi

Sono iscritte in tali voci quote di costi e proventi, comuni a due o più esercizi, per realizzare il principio della competenza temporale.

Fondi per rischi ed oneri

I fondi per rischi e oneri sono costituiti a fronte di oneri e perdite realisticamente prevedibili dei quali, alla fine dell'esercizio, sono indeterminati l'ammontare o la data di sopravvenienza.

Fondo imposte

Il fondo per imposte accoglie gli stanziamenti appostati a fronte di oneri fiscali di prevedibile sostenimento futuro.

Fondo di ristrutturazione ex lege 23 dicembre 1998, n. 448 e relativo fondo integrativo

Il Fondo di ristrutturazione fu costituito in applicazione dell'art. 43, comma 5, della Legge 448/1998 e, fino al 31.12.2001, è stato utilizzato, previa autorizzazione del Ministero dell'Economia e delle Finanze, a copertura degli ammortamenti dell'infrastruttura e di altri oneri di ristrutturazione.
Il relativo fondo integrativo è stato costituito in sede di recepimento nel bilancio al 31 dicembre 2002 delle valutazioni peritali del patrimonio economico di RFI. Lo stesso è stato utilizzato nell'esercizio 2002, 2003, 2004 e 2005 per far fronte agli oneri derivanti dagli ammortamenti e dalle svalutazioni e dalle minusvalenze dei cespiti.
Tali valutazioni rispecchiano il quadro normativo di riferimento in cui RFI opera e sono legate:

- ad analisi di economicità aziendale da valutarsi ai sensi dell'art.5 comma 3 del DPR 277/98 sostituito dall'art.15 del D.Lgs 8/7/03 n.188 che dispone: "*i conti del gestore dell'infrastruttura ferroviaria devono presentare un tendenziale equilibrio tra i ricavi derivanti dalla riscossione dei canoni [...], e dei corrispettivi per la fornitura dei servizi [...], le eccedenze provenienti*

da altre attività commerciali e i contributi definiti nel contratto di programma [...] da un lato, e i costi relativi alla gestione dell'infrastruttura al netto degli ammortamenti, dall'altro";

- all'attuale definizione tariffaria concepita "ex lege" come non integralmente remunerativa dei correlati costi di gestione dell'infrastruttura (pareggio contabile al netto degli ammortamenti).

In coerenza con tali valutazioni, in mancanza di prospettive di ricuperabilità attraverso l'uso del valore delle immobilizzazioni materiali ed immateriali, tali fondi sono destinati in un'ottica di periodo medio lungo, a copertura degli ammortamenti e delle svalutazioni delle immobilizzazioni materiali e immateriali stesse, incluse le minusvalenze nette derivanti dalla loro dismissione o cessione prima del termine della loro vita utile.

Fondo oneri per manutenzione ordinaria e fondo interessi intercalari

Il fondo oneri di manutenzione ordinaria ed interessi intercalari è stato costituito in sede di recepimento nel bilancio al 31 dicembre 2002 delle risultanze delle valutazioni peritali.

In aderenza a tali valutazioni, il fondo è destinato a neutralizzare, attraverso il suo utilizzo, gli oneri di manutenzione della infrastruttura ove a fronte di essi non venissero erogati dallo Stato contributi in conto esercizio; mentre, per la parte relativa agli interessi intercalari, è destinato a far fronte alla copertura degli interessi (cosiddetti intercalari) da erogare a TAV nel periodo di costruzione dell'AV/AC.

In proposito, si ricorda che:

- per l'esercizio 2003, la Legge 27 dicembre 2002, n. 289 (Legge finanziaria 2003) ha previsto che non venissero erogati contributi in conto esercizio;
- con Decreto Legge 11 luglio 2004, n. 168 "interventi urgenti per il contenimento della spesa pubblica" (convertito in data 29 luglio 2004) all'art. 1, comma 6, è stata disposta la riduzione dell'autorizzazione di spesa per 75 milioni di euro relativa al cap. 1541 "somme da corrispondere all'impresa Ferrovie dello Stato SpA o a società dalla stessa controllate, in relazione agli obblighi di esercizio dell'Infrastruttura nonché all'obbligo di servizio pubblico via nave tra terminali ferroviari" (tab. 1);
- con legge 30 dicembre 2004, n. 311 (Legge Finanziaria 2005), l'art. 1, comma 299, è stata disposta un'ulteriore riduzione di 90 milioni relativamente al cap. 1541 per l'esercizio 2005;
- con legge 23 dicembre 2005, n. 266 (Legge Finanziaria 2006), è stata disposta un'ulteriore riduzione di 388 milioni di euro di contributi in conto esercizio per l'esercizio 2006 (per maggiori dettagli in merito agli effetti della Legge Finanziaria 2006 si rinvia a quanto indicato nel paragrafo "Evoluzione prevedibile della gestione" della presente Relazione sulla Gestione);
- l'evoluzione continua del quadro normativo concernente le modalità di finanziamento del sistema AV/AC non può far escludere che in futuro potranno essere sostenuti altri oneri comunque connessi all'avvio delle linee AV/AC (quali ad esempio gli oneri manutentivi).

Conseguentemente, ancorché si sia ritenuto di non procedere per l'esercizio 2005, così come per il 2004, ad utilizzi del fondo per la parte di costi di manutenzione sostenuti in misura eccedente i contributi riconosciuti dallo Stato (in quanto percentualmente contenuta) e che la Società non ha corrisposto a TAV contributi in conto esercizio per interessi intercalari, si è ritenuto prudenziale mantenere nel passivo l'ammontare relativo al fondo in questione.

Altri fondi

Accolgono stanziamenti ritenuti congrui a fronteggiare oneri e rischi di diversa natura, come specificato nella descrizione della voce.

Trattamento di fine rapporto e Fondo indennità di buonuscita

Il fondo trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato esprime il debito maturato, a tale titolo, nei confronti del personale, calcolato in conformità alle disposizioni di legge ed ai vigenti contratti di lavoro.

Oltre al fondo per trattamento di fine rapporto dovuto, a partire dall'1.1.1996, a tutto il personale FS (legge n.297/1982), la voce include anche il fondo per *Indennità di buonuscita.*

Il Fondo indennità di buonuscita, costituito a seguito della soppressione dell'OPAFS, riflette il debito maturato nei confronti del personale per l'indennità di buonuscita dovuta per il periodo di servizio prestato a tutto il 31.12.1995. Poiché per accordo fra le parti sociali, il *Fondo Indennità di buonuscita* maturato al 31.12.1995 è rivalutato ogni anno conformemente ai commi 4 e 5 del predetto art. 2120 del Codice Civile, l'importo di tale rivalutazione è altresì incluso nel fondo.

Conti d'ordine

Le garanzie prestate sono iscritte per un importo corrispondente all'ammontare del debito garantito.

Partite in moneta estera

Crediti e debiti

Sono iscritti al tasso di cambio a pronti alla data di chiusura dell'esercizio. Gli utili e le perdite realizzati in conseguenza di incassi o pagamenti avvenuti prima della data di chiusura dell'esercizio ovvero derivanti dalla valutazione di crediti e debiti che verranno incassati o pagati dopo la chiusura dello stesso, sono iscritti nel conto economico separatamente.

L'eventuale utile non realizzato, al netto delle perdite non realizzate, generato dalla conversione in euro dei crediti e debiti in valuta estera al 31.12.2005 verrà accantonato, in sede di destinazione dell'utile, alla riserva di allineamento cambi non distribuibile fino all'effettivo realizzo.

Ricavi e costi

Sono esposti in bilancio secondo i principi della prudenza e della competenza. I ricavi sono iscritti al netto di resi, sconti, abbuoni e premi, nonché delle imposte connesse alla vendita di beni e prestazione di servizi. Anche i costi sono iscritti al netto di resi, sconti, abbuoni e premi.

Contributi

Contributi in conto esercizio

Sono rilevati per competenza nell'esercizio in cui è sorto con certezza il diritto a percepirli, indipendentemente dalla data di incasso.

Contributi in conto impianti

I contributi in conto impianti ricevuti dallo Stato, da altri Enti pubblici e dalla UE vengono portati a riduzione del valore delle Immobilizzazioni in corso ed acconti. Al momento del passaggio in esercizio dei cespiti, il valore cumulato dei contributi accordati è portato in riduzione del valore del cespite. Essi vengono iscritti in base al principio della competenza espressa dal momento in cui matura con certezza il diritto di erogazione.

Imposte sul reddito

Le imposte sul reddito sono contabilizzate per competenza sulla base di una realistica previsione degli oneri d'imposta da assolvere in applicazione della vigente normativa fiscale.

Non sono stati rilevati i possibili futuri benefici d'imposta derivanti da differenze temporanee di imponibile e dalle perdite a nuovo in mancanza dei necessari requisiti di certezza circa il loro realizzo previsti dal principio contabile n. 25 emesso dai Consigli Nazionali dei Dottori Commercialisti e dei Ragionieri.

SEZIONE 3

ANALISI DELLE VOCI DI BILANCIO E DELLE RELATIVE VARIAZIONI

STATO PATRIMONIALE: ATTIVO

IMMOBILIZZAZIONI

Gli investimenti dell'esercizio 2005, relativi principalmente alla ristrutturazione della infrastruttura ferroviaria, ammontano a € 3.121.220 mila, di cui € 112.817 mila relativi all'incremento delle immobilizzazioni immateriali dovute all'aumento dei lavori in corso e € 3.008.403 mila relativi agli investimenti delle immobilizzazioni materiali, così determinati:

- incremento immobilizzazioni materiali € 2.921.533 mila a cui vanno aggiunti i contributi conto impianti per € 104.145 mila;
- decremento degli acconti versati nell'esercizio (€ 17.275 mila).

Immobilizzazioni immateriali

La posta ammonta a € 844.237 mila con una variazione in aumento di € 123.339 mila rispetto al 31 dicembre 2004.

Nelle pagine che seguono sono riportate, rispettivamente, le analisi delle variazioni del "Costo originario " (Tabella 1), del "Fondo ammortamenti e svalutazioni" (Tabella 2) e dei "Valori netti" (Tabella 3).

Tutti i costi sono ammortizzati in relazione alla loro residua possibilità di utilizzazione.

Tabella 1

IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI	COSTO ORIGINARIO						
	Valori al 31.12.2004	Increm.ti	Decrementi per dismissioni	Rival.ni	Trasf.ti da LIC e riclassifiche	Altre variazioni	Valori al 31.12.2005
Costi di ricerca, di sviluppo e di pubblicità	79.341				9.692		89.033
Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	74.969		(18)		19.017		93.968
Immobilizzazioni in corso e acconti	598.893	112.817	(5.625)	0	(7.290)		698.795
Altre	149.969				21.925		171.894
TOTALE	903.172	112.817	(5.643)	0	43.344	0	1.053.690

Tabella 2

IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI	FONDO AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI						
	Valori al 31.12.2004	Increm.ti	Decrementi per dismissioni	Ripristini di valore	Riclassifiche	Altre variazioni	Valori al 31.12.2005
Costi di ricerca, di sviluppo e di pubblicità	63.273	7.910			(42)		71.141
Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	34.039	16.498	(18)		54		50.573
Altre	84.962	2.777					87.739
TOTALE	182.274	27.185	(18)	0	12	0	209.453

Tabella 3

IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI	VALORI NETTI					
	31.12.2004			31.12.2005		
	Costo originario	Fondo amm.nti e svalut.ni	Valori netti	Costo originario	Fondo amm.nti e svalut.ni	Valori netti
Costi di ricerca, di sviluppo e di pubblicità	79.341	63.273	16.068	89.033	71.141	17.892
Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	74.969	34.039	40.930	93.968	50.573	43.395
Immobilizzazioni in corso e acconti	598.893	0	598.893	698.795	0	698.795
Altre	149.969	84.962	65.007	171.894	87.739	84.155
TOTALE	903.172	182.274	720.898	1.053.690	209.453	844.237

La variazione complessiva in aumento del costo storico delle immobilizzazioni immateriali dell'esercizio è pari ad € 150.517 mila, legata all'effetto combinato dei seguenti fattori:

- ✓ incrementi delle immobilizzazioni in corso immateriali per € 112.817 mila;
- ✓ riclassifiche dalle immobilizzazioni in corso materiali per € 43.344 mila;
- ✓ decrementi per dismissioni per € 5.643 mila.

I valori iscritti nella voce "costi di ricerca e sviluppo" si riferiscono essenzialmente a studi e progetti con utilità pluriennale.
Le immobilizzazioni in corso e acconti sono relativi a progetti, studi e software in corso di realizzazione.
Nella voce "Altre immobilizzazioni" sono ricompresi i costi per migliorie su beni di terzi relative ad opere realizzate su beni comunali o del demanio.

Immobilizzazioni materiali

La posta ammonta a € 52.904.240 mila con una variazione in aumento di € 2.392.539 mila rispetto al 31 dicembre 2004.

Nelle pagine che seguono sono riportate, rispettivamente, le analisi delle variazioni del "Costo originario" (Tabella 1), del "Fondo ammortamenti e svalutazioni" (Tabella 2) e dei "Valori netti" (Tabella 3).

Tabella 1

IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI	COSTO ORIGINARIO					
	Valori al 31.12.2004	Incrementi	Decrementi per dismissioni	Fusione	Trasferimenti da LIC, riclassifiche ed altre variazioni	Valori al 31.12.2005
Terreni e fabbricati	63.361.794	2.237	(33.647)	204.111	1.207.076	64.741.571
Impianti e macchinario	333.881		(4.411)		29.667	359.137
Attrezzature industriali e commerciali	427.201	394	(2.042)		21.771	447.324
Altri beni	238.975	780	(3.247)		10.781	247.289
Immobilizzazioni in corso e acconti	7.841.652	3.022.267	(28.466)	110.783	(1.296.989)	9.649.247
- Contributi c/impianti	(1.114.475)	(100.145)			159.757	(1.054.863)
TOTALE	**71.089.028**	**2.925.533**	**(71.813)**	**314.894**	**132.063**	**74.389.705**

Tabella 2

IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI	FONDO AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI						
	Valori al 31.12.2004	Incrementi	Decrementi per dismissioni	Fusione	Riclassifiche	Altre variazioni	Valori al 31.12.2005
Terreni e fabbricati	19.722.452	877.552	(3.989)		42	326	20.596.383
Impianti e macchinario	268.795	19.064	(2.621)				285.238
Attrezzature industriali e commerciali	310.689	20.110	(1.451)		(146)		329.202
Altri beni	207.521	14.486	(3.045)		92		219.054
Immobilizzazioni in corso e acconti	67.871		(12.283)				55.588
- Contributi c/impianti	0						0
TOTALE	**20.577.328**	**931.212**	**(23.389)**	**0**	**(12)**	**326**	**21.485.465**

Tabella 3

IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI	VALORI NETTI					
	31.12.2004			31.12.2005		
	Costo originario	Fondo ammenti e svalutazioni	Valori netti	Costo originario	Fondo ammenti e svalutazioni	Valori netti
Terreni e fabbricati	63.361.794	19.722.452	43.639.342	64.741.571	20.596.383	44.145.188
Impianti e macchinario	333.881	268.795	65.086	359.137	285.238	73.899
Attrezzature industriali e commerciali	427.201	310.689	116.512	447.324	329.202	118.122
Altri beni	238.975	207.521	31.454	247.289	219.054	28.235
Immobilizzazioni in corso e acconti	7.841.652	67.871	7.773.781	9.649.247	55.588	9.593.659
- Contributi c/impianti	(1.114.475)	0	(1.114.475)	(1.054.863)	0	(1.054.863)
TOTALE	**71.089.028**	**20.577.328**	**50.511.700**	**74.389.705**	**21.485.465**	**52.904.240**

La voce immobilizzazioni in corso ed acconti comprende anche le anticipazioni versate per la realizzazione di opere ferroviarie.

Tra le "Riclassifiche" dei "Contributi conto impianti" è ricompreso il decremento della quota dei contributi della Unione Europea incassati per LTF fino al mese di maggio 2005, pari ad € 25.890 mila, a fronte del quale si è provveduto a ridurre per pari importo il valore della partecipazione della società collegata. Tale operazione contabile è avvenuta a seguito della Decisione n. C 5821 della Commissione Europea secondo la quale la correlazione giuridico-economica tra le opere/lavori in corso ed i contributi concessi dovranno realizzarsi solo in capo ad LTF.

Inoltre tra le suddette riclassifiche sono ricompresi anche i contributi ricevuti dal Fondo FESR, classificati nella voce Acconti, in quanto correlati ad investimenti che al 31.12.2005 non sono ancora stati realizzati: tale riclassifica ha riguardato l'anno 2002 per € 50.866 mila, l'anno 2003 per € 9.044 mila e l'anno 2004 per € 73.957 mila.

La voce "Terreni e fabbricati" comprende inoltre gli effetti derivanti dalla stipula della Convenzione tra RFI ed il Comune di Roma per l'attuazione della prima fase del Piano di assetto di Roma Tiburtina, i cui scopi ed effetti sono stati analiticamente descritti nella Relazione sulla gestione.

In applicazione del dettato negoziale, pertanto, si è provveduto a:

- rettificare in diminuzione il valore delle aree per le quali l'art. 3 della citata Convenzione prevede la cessione a titolo gratuito al Comune, in quanto da destinarsi a viabilità e parco pubblico, per un importo netto di € 9.079 mila;
- rettificare in diminuzione il valore dei fabbricati per i quali lo stesso art. 3 prevede per RFI l'obbligo di demolizione a propria cura e spese, per un importo netto di € 2.954 mila;

- rettificare in aumento, per un importo di € 3.293 mila, il valore delle aree per le quali la citata Convenzione prevede la concessione dell'edificabilità, con contestuale appostazione di un fondo rischi a copertura degli oneri di demolizione dei fabbricati ricadenti nelle aree oggetto della predetta concessione di edificabilità.

Gli ammortamenti imputati nell'esercizio 2005 sono stati calcolati su tutti i cespiti ammortizzabili al 31 dicembre 2005, applicando le aliquote ritenute rappresentative della vita economico-tecnica dei beni, con le avvertenze di cui alla sezione relativa ai criteri di redazione della relazione sull'andamento della gestione e criteri di valutazione.

Come già detto nella sezione 2 inerente i criteri di valutazione, si è proceduto alla rivisitazione della vita utile dei cespiti iscritti nelle immobilizzazioni materiali anche a seguito della normativa introdotta per gli *asset* infrastrutturali dal DM 14.09.2005 del Ministero dell'Infrastruttura e Trasporti e pertanto sono stati rivisti alcuni coefficienti di ammortamento applicati per le categorie inventariali indicate nella Sezione 2 della presente Nota Integrativa, ottenendo come effetto sugli ammortamenti nell'esercizio 2005 una diminuzione di circa € 893.571 mila rispetto al valore calcolato con le precedenti aliquote.

Per i beni già in esercizio, ancora inclusi tra le immobilizzazioni in corso in attesa di completare le necessarie formalità tecnico-amministrative in luogo degli ammortamenti è stato mantenuto in bilancio apposito fondo stanziato negli esercizi precedenti. Tale fondo al momento del trasferimento di detti beni ai cespiti viene riallocato ai relativi fondi ammortamento. Il fondo svalutazione immobilizzazioni in corso ed acconti al 31 dicembre 2005 risulta pari a € 55.588 mila, registrando una riduzione di € 12.283 mila rispetto al 2004.

Al 31 dicembre 2005 le immobilizzazioni materiali non risultano gravate da ipoteche o privilegi, con l'esclusione degli alloggi da alienare ai sensi della legge n. 560/93; per questi ultimi si evidenzia che sulla base di un piano di dismissione, in aderenza alla legge citata, è proseguita l'attività di vendita, avviata nel 1995, ai dipendenti aventi diritto.

Si segnala, inoltre, che nell'esercizio 2005 sono stati capitalizzati interessi passivi sul finanziamento ISPA, pari a € 4.956 mila, al netto dei relativi interessi attivi (€ 282 mila), come, peraltro già effettuato nell'esercizio 2004 (€ 3.079 mila) per la stessa operazione: per ulteriori informazioni in merito si fa rinvio al paragrafo inerente gli "Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni" della presente Nota Integrativa.

Immobilizzazioni finanziarie

La posta ammonta a € 6.914.805 mila con una variazione in aumento di € 536.992 mila rispetto al 31 dicembre 2004.

Immobilizzazioni finanziarie: Partecipazioni

Le partecipazioni ammontano complessivamente a € 5.698.751 mila con una variazione in aumento di € 378.582 mila rispetto al 31 dicembre 2004.

Il valore di carico delle partecipazioni in società controllate e collegate, come esposto nelle tabelle successive di confronto col patrimonio netto, non sarebbe risultato diverso per valori significativi qualora fosse stato determinato in base al metodo del patrimonio netto.

Nelle pagine che seguono sono riportate le tabelle contenenti l'analisi delle partecipazioni e le variazioni intervenute nell'esercizio 2005; i valori esposti in tali tabelle, sono al netto delle svalutazioni operate direttamente o attraverso accantonamenti al Fondo rettificativo.

Immobilizzazioni finanziarie: Partecipazioni in imprese controllate

La voce ammonta a € 5.559.698 mila e si è movimentata come segue:

Partecipazioni in imprese controllate	Valori al 31.12.2004	MOVIMENTI DEL PERIODO		Valori al 31.12.2005
		Incrementi	Decrementi	
Costo originario				
TAV SpA	5.197.672	356.869	0	5.554.541
Metropark SpA	3.474	0	0	3.474
SELF Srl	53	31	(31)	53
Nord Est Terminal SpA	0	1.630	0	1.630
Totale (a)	5.201.199	358.530	(31)	5.559.698
Svalutazioni dirette				
TAV SpA	0	0	0	0
Metropark SpA	0	0	0	0
SELF Srl	0	0	0	0
Nord Est Terminal SpA	0	0	0	0
Totale (b)	0	0	0	0
Fondo svalutazione				
TAV SpA	0	0	0	0
Metropark SpA	0	0	0	0
SELF Srl	31	0	(31)	0
Nord Est Terminal SpA	0	0	0	0
Totale (c)	31	0	(31)	0
Valore netto				
TAV SpA	5.197.672	356.869	0	5.554.541
Metropark SpA	3.474	0	0	3.474
SELF Srl	22	31	0	53
Nord Est Terminal SpA	0	1.630	0	1.630
TOTALE (a - b - c)	5.201.168	358.530	0	5.559.698

La variazione in aumento dell'intera posta è dovuta per € 356.869 mila alla sottoscrizione del capitale sociale della controllata TAV mila ed per € 1.630 mila all'acquisto della partecipazione della società Nord Est Terminal SpA - pari al 51% del capitale sociale - in precedenza detenuta dalla società FS Cargo SpA.

Nel corso dell'esercizio 2004 la società SELF aveva cumulato perdite per oltre un terzo del capitale sociale e pertanto prudenzialmente si era provveduto a svalutare la partecipazione con accantonamento ad apposito fondo svalutazione: in applicazione dell'art. 2482 bis c.c. si è proceduto nel corso dell'esercizio 2005 a ripianare le perdite di € 31 mila mediante l'utilizzo del fondo svalutazione e corrispondente riduzione del capitale sociale con contestuale aumento dello stesso, come meglio descritto nella Relazione sulla gestione.

Immobilizzazioni finanziarie: Partecipazioni in imprese collegate

La voce ammonta a € 89.766 mila e si è movimentata come segue:

Partecipazioni in imprese collegate	Valori al 31.12.2004	MOVIMENTI DEL PERIODO		Valori al 31.12.2005
		Incrementi	Riclassifiche	
Costo originario				
Italcertifer ScpA	160	0	0	160
LTF Sas	56.400	30.100	(29.890)	56.610
Porta Sud SpA	48	200	0	248
BBT SE	13.107	19.000	0	32.107
Quadrante Europa SpA	0	150	0	150
SGT SpA	0	491	0	491
Totale (a)	69.715	49.941	(29.890)	89.766
Svalutazioni dirette				
Italcertifer ScpA	0	0	0	0
LTF Sas	0	0	0	0
Porta Sud SpA	0	0	0	0
BBT SE	0	0	0	0
Quadrante Europa SpA	0	0	0	0
SGT SpA	0	0	0	0
Totale (b)	0	0	0	0
Fondo svalutazione				
Italcertifer ScpA	0	0	0	0
LTF Sas	0	0	0	0
Porta Sud SpA	0	0	0	0
BBT SE	0	0	0	0
Quadrante Europa SpA	0	0	0	0
SGT SpA	0	0	0	0
Totale (c)	0	0	0	0
Valore netto				
Italcertifer ScpA	160	0	0	160
LTF Sas	56.400	30.100	(29.890)	56.610
Porta Sud SpA	48	200	0	248
BBT SE	13.107	19.000	0	32.107
Quadrante Europa SpA	0	150	0	150
SGT SpA	0	491	0	491
TOTALE (a - b - c)	69.715	49.941	(29.890)	89.766

La variazione in aumento verso la società collegata BBT SE di € 19.000 mila è dovuta alle sovvenzioni in conto capitale erogate alla società per la realizzazione dell'opera, come meglio descritto nelle Relazione sulla gestione.

L'incremento netto relativo alla società LTF, pari a € 210 mila, è dovuta all'effetto combinato di:

- riclassifica per € 29.890 mila relativa al decremento della partecipazione per effetto della Decisione n.C(2004)5821, di cui € 25.890 mila incassati negli esercizi precedenti e € 4.000 mila incassati nell'anno 2005;
- incremento per € 30.100 mila inerente il versamento della quota parte del fabbisogno periodico di competenza relativa alle sovvenzioni erogate per studi, ricognizioni e lavori preliminari del tratto internazionale della nuova linea ferroviaria tra Lione e Torino.

Gli altri incrementi per acquisti o sottoscrizioni hanno riguardato le società Gestione Terminali Ferro Stradali per € 491 mila, Porta Sud per € 200 mila e Europa Terminal Gate per € 150 mila.

Immobilizzazioni finanziarie: Partecipazioni in altre imprese

La voce ammonta a € 49.286 mila e nel corso dell'esercizio 2005 non risulta movimentata:

Partecipazioni in altre imprese	Valori al 31.12.2004	MOVIMENTI DEL PERIODO					Valori al 31.12.2005
		Incrementi	Decrementi	Rival.ni	Ripristini di valore	Riclassifiche	
Costo originario							
Consorzio Train	14	0	0	0	0	0	14
Isfort SpA	344	0	0	0	0	0	344
Cemim	82	0	0	0	0	0	82
Stretto di Messina SpA	48.928	0	0	0	0	0	48.928
Totale (a)	49.368	0	0	0	0	0	49.368
Svalutazioni dirette							
Consorzio Train	0	0	0	0	0	0	0
Isfort SpA	0	0	0	0	0	0	0
Cemim	0	0	0	0	0	0	0
Stretto di Messina SpA	0	0	0	0	0	0	0
Totale (b)	0	0	0	0	0	0	0
Fondo svalutazione							
Consorzio Train	0	0	0	0	0	0	0
Isfort SpA	0	0	0	0	0	0	0
Cemim	82	0	0	0	0	0	82
Stretto di Messina SpA	0	0	0	0	0	0	0
Totale (c)	82	0	0	0	0	0	82
Valore netto							
Consorzio Train	14	0	0	0	0	0	14
Isfort SpA	344	0	0	0	0	0	344
Cemim	0	0	0	0	0	0	0
Stretto di Messina SpA	48.928	0	0	0	0	0	48.928
TOTALE (a - b - c)	49.286	0	0	0	0	0	49.286

Si precisa inoltre che la valutazione al *fair value* non è stata determinata per mancanza degli elementi necessari alla valutazione medesima così come previsto all'art. 2427 bis comma 4 del codice civile.

Di seguito viene evidenziato il confronto tra i valori di carico delle partecipazioni e la corrispondente frazione di patrimonio netto di pertinenza.

Società partecipate	Capitale sociale	Utile (perdita) del periodo	Patrimonio netto al 31.12.2005	% di partecipazione	Patrimonio netto di pertinenza (a)	Valore di carico al 31.12.2005 (b)	Differenza (b) - (a)
Controllate:							
TAV SpA	5.545.940	0	6.642.452	100	6.642.452	5.554.541	(1.087.911)
Metropark SpA	3.017	187	3.842	100	3.842	3.474	(368)
SELF Srl	50	(11)	43	100	43	53	10
Nord Est Terminal SpA	1.560	905	3.405	51	1.737	1.630	(107)
Totale	5.550.567	1.081	6.649.742		6.648.074	5.559.698	(1.088.376)
Collegate:							
Italcertifer ScpA	480	25	551	33,33	184	160	(24)
LTF Sas	1.000	(135)	200.218	50	100.109	56.610	(43.499)
Porta Sud SpA	620	(186)	434	40	174	248	74
BBT SE	10.240	0	64.214	50	32.107	32.107	0
Quadrante Europa SpA	300	(35)	265	50	133	150	18
SGT SpA	200	(194)	978	43,75	428	491	63
Totale	12.840	(525)	266.660		133.134	89.766	(43.368)
TOTALE	5.563.407	556	6.916.402		6.781.207	5.649.464	(1.131.743)

Le differenze positive tra il patrimonio netto di pertinenza e il valore di carico della partecipazione della controllata SELF (€ 10 mila), delle collegate Porta Sud SpA (€ 74 mila) e Quadrante Europa Terminal Gate SpA (€ 18 mila) sono riconducibili alle perdite del periodo. La differenza positiva della società collegata SGT SpA (€ 63 mila) è imputabile al riconoscimento di un *goodwill* in fase di acquisto della partecipazione.
Per le perdite di periodo della controllata SELF e delle collegate LTF, Porta Sud SpA, Quadrante Europa SpA ed SGT non è stata operata alcuna svalutazione in quanto non ritenute durevoli.

Si segnala, inoltre, che la differenza di valore di carico della società TAV con la corrispondente frazione del patrimonio netto è da ricondurre esclusivamente ai versamenti in conto futuro aumenti di capitale sociale effettuati a favore della stessa ed inclusi tra i crediti immobilizzati verso imprese controllate.

Si riporta di seguito l'elenco delle sedi legali delle società controllate e collegate.

Denominazione della società	Sede legale
Controllate:	
TAV SpA	Via Mantova, 24 – 00198 Roma
Metropark SpA	Via Gaeta, 15 - 00185 Roma
SELF Srl	Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma
Nord Est Terminal SpA	Galleria Spagna, 35 - 35127 Padova
Collegate:	
Italcertifer ScpA	V.le Spartaco Lavagnini, 58 - 50100 Firenze
LTF Sas	1091 Avenue de la Boisse - 73026 Chambery Cedex (France)
Porta Sud SpA	Piazza Matteotti, 27 - Palazzo Frizzon 24121 Bergamo
BBT SE	Grabenweg, 3 - A-6020 Innsbruck
Quadrante Europa SpA	Via Sommacampagna, 61 - Verona
SGT SpA	Via della Zoologia 17 - 00040 Pomezia (RM)

Immobilizzazioni finanziarie: Crediti

La voce ammonta a € 1.216.054 mila con una variazione in aumento di € 158.410 mila rispetto al 31 dicembre 2004.

Immobilizzazioni finanziarie: Crediti verso imprese controllate

La voce ammonta a € 1.087.912 mila ed è così dettagliata:

Impresa	31.12.2005	31.12.2004	Differenza
TAV SpA	1.087.912	931.780	156.132
TOTALE	**1.087.912**	**931.780**	**156.132**

L'importo di € 1.087.912 mila corrisponde al credito verso TAV per versamenti in conto futuri aumenti di capitale sociale: tale aumento avverrà entro l'esercizio 2006 ed è destinato interamente alla copertura degli interessi verso il sistema bancario e degli oneri ad essi assimilabili.

Immobilizzazioni finanziarie: Crediti verso altri

La voce ammonta a € 128.142 mila ed è così dettagliata:

Descrizione	31.12.2005	31.12.2004	Differenze
Esigibili entro l'esercizio successivo			
Crediti verso il personale:			
- Contributi a carico del personale per riliquidazione indennità di buonuscita art. 2 L. 87/94	2.127	2.127	0
Depositi cauzionali	3	3	0
Totale	*2.130*	*2.130*	0
Esigibili oltre l'esercizio successivo			
Crediti verso il personale:			
- Mutui ex OPAFS	115	117	(2)
Crediti verso altri:			
- Depositi cauzionali	8.980	8.651	329
- Crediti diversi	116.917	114.966	1.951
Totale	*126.012*	*123.734*	2.278
TOTALE	**128.142**	**125.864**	**2.278**

I crediti verso il personale includono la residua parte di contributi a carico dei dipendenti per la riliquidazione della indennità di buonuscita: a fronte di tali crediti, in sede del bilancio 2000, è stato appostato nel passivo uno stanziamento di pari importo al fondo rischi ed oneri. Il saldo residuo al 31 dicembre 2005 di € 2.127 mila è relativo a recuperi ancora da effettuare tramite apposite trattenute mensili.

I mutui ex OPAFS relativi a crediti nei confronti del personale FS per mutui e prestiti concessi dal suddetto Ente e successivamente trasferiti alla Società per effetto della soppressione dello stesso sono ancora da riscuotere per un saldo residuo di € 115 mila.

Nella posta dei "Crediti diversi" è stato riclassificato anche un conto corrente bancario vincolato (€ 112.801 mila) dedicato al pignoramento promosso su istanza di un fornitore (Gruppo COSIAC), precedentemente appostato tra le disponibilità liquide.

ATTIVO CIRCOLANTE

Rimanenze

Le rimanenze, al netto del fondo svalutazione, ammontano a € 132.625 mila con una variazione in diminuzione di € 7.742 mila rispetto al 31 dicembre 2004. Esse sono così composte:

Descrizione	31.12.2005	31.12.2004	Differenza
Materie prime, sussidiarie e di consumo	137.031	143.173	(6.142)
Fondo svalutazione	(4.600)	(3.000)	(1.600)
Valore netto	132.431	140.173	(7.742)
Prodotti in corso di lavorazione e semilavorati	0	0	0
Fondo svalutazione	0	0	0
Valore netto	0	0	0
Acconti	169	169	0
Fondo svalutazione	0	0	0
Valore netto	169	169	0
Cespiti radiati da alienare	25	25	0
Fondo svalutazione	0	0	0
Valore netto	25	25	0
TOTALE	**132.625**	**140.367**	**(7.742)**

La voce relativa ai "Prodotti in corso di lavorazione e semilavorati" relativa all'anno 2004 (€ 1.563 mila) è stata riclassificata tra le "Materie prime, sussidiarie e di consumo" per una più corretta esposizione contabile.

Materie prime sussidiarie e di consumo

Le rimanenze, al netto del fondo svalutazione, ammontano ad € 132.431 mila con una variazione in diminuzione rispetto al 31.12.2004 pari ad € 7.742 mila.

Le singole voci sono di seguito analizzate:

Descrizione	31.12.2005	31.12.2004	Differenza
Uso comune	3.337	3.533	(196)
Navigazione	9.866	9.700	166
Armamento	48.755	51.104	(2.349)
Impianti elettrici	67.404	67.688	(284)
Materiale rotabile	67	77	(10)
Materiali destinati agli investimenti	5.384	9.508	(4.124)
Lavori in corso presso le officine c/scorte	2.218	1.563	655
	137.031	143.173	(6.142)
Fondo svalutazione	(4.600)	(3.000)	(1.600)
TOTALE	132.431	140.173	(7.742)

Il decremento della voce è attribuibile principalmente alla riduzione delle giacenze di materiale destinato agli investimenti, materiale d'armamento e uso comune.

Tale riduzione è conseguenza del proseguimento del processo di razionalizzazione delle scorte, maggiore e più puntuale pianificazione dei fabbisogni, maggior potere di contrattazione nei confronti dei fornitori, ed una maggiore flessibilità nella definizione delle strategie di lottizzazione e nei termini di consegna dei materiali.

Nel valore delle scorte sono anche comprese, per € 2.218 mila, le rimanenze delle lavorazioni in corso presso l'Officina di Pontassieve, finalizzate alla produzione di scambi ferroviari. Nel corso dell'anno a cura delle Officine Nazionali di Pontassieve e Bologna sono stati immessi alle scorte materiali per un valore complessivo di circa € 39.000 mila, costituiti principalmente da deviatoi, giunti isolanti incollati e apparecchiature per sottostazioni elettriche (SSE) e per impianti di segnalamento e sicurezza (IS).

In apposito fondo del passivo sono iscritti accantonamenti ritenuti congrui per far fronte alle svalutazioni delle rimanenze a lenta movimentazione rispetto al valore di mercato: al 31.12.2005 tale fondo rischi risulta pari ad € 22.336 mila e nel 2005 è stato riclassificato sul valore delle scorte per € 4.026 mila.

Si riporta nella tabella seguente la movimentazione del periodo del fondo svalutazione rimanenze:

Fondo svalutazione rimanenze	Saldo al 31.12.2004	Accantonamenti	Utilizzi	Rilascio fondi eccedenti	Riclassifiche	Saldo al 31.12.2005
Materie prime, sussidiarie e di consumo	3.000	0	(2.426)	0	4.026	4.600
TOTALE	3.000	0	(2.426)	0	4.026	4.600

Nel corso dell'anno, a fronte di specifici provvedimenti, sono stati radiati materiali di scorta (obsoleti, deteriorati, danneggiati, scaduti, *overstock*) per un valore pari a circa € 2.426 mila e,

pertanto, per lo stesso importo, è stato utilizzato lo specifico fondo svalutazione appostato tra le scorte.

Cespiti radiati da alienare

Descrizione	31.12.2005	31.12.2004	Differenza
Materiale rotabile	25	25	0
	25	25	0
Fondo svalutazione	0	0	0
TOTALE	25	25	0

Trattasi di immobilizzazioni materiali che, a seguito di radiazione, sono state riclassificate tra le rimanenze, in attesa della vendita o in alternativa della rottamazione.

Crediti

La posta ammonta a € 4.718.888 mila con una variazione in diminuzione di € 279.854 mila rispetto al 31 dicembre 2004.

Crediti: Verso clienti

I crediti verso clienti, al netto del fondo svalutazione, ammontano a € 325.368 mila e sono così dettagliati:

Descrizione	31.12.2005	31.12.2004	Differenza
Clienti ordinari	376.480	653.457	(276.977)
Fondo svalutazione	(92.685)	(86.226)	(6.459)
Valore netto	283.795	567.231	(283.436)
Amministrazioni dello Stato	56.775	36.764	20.011
Fondo svalutazione	(16.733)	(16.015)	(718)
Valore netto	40.042	20.749	19.293
Ferrovie, Agenzie ed altre aziende di trasporto	670	254	416
Fondo svalutazione	(119)	(119)	0
Valore netto	551	135	416
Collegate di gruppo	980	11.121	(10.141)
Fondo svalutazione	0	0	0
Valore netto	980	11.121	(10.141)
TOTALE	325.368	599.236	(273.868)

Il decremento della posta (€ 273.868 mila) è la risultante del decremento della voce "Clienti ordinari" (€ 283.436 mila) e della voce "Collegate di gruppo" (€ 10.141 mila), parzialmente compensato dall'aumento della voce "Amministrazioni dello Stato" (€ 19.293 mila).

La posta "Clienti ordinari" ha subito, al lordo del relativo fondo svalutazione, una riduzione pari a € 276.977 mila dovuta all'effetto combinato dei seguenti fattori:

- ✓ riduzione a seguito della conclusione della transazione con IPSE 2000, che ha comportato la chiusura del credito nei confronti della Società pari ad € 351.360 mila, mediante emissione di Nota Credito (€ 215.000 mila più IVA) e l'incasso del credito residuo (€ 93.360 mila) dalla Banca di Roma, quale garante IPSE: nel complesso tale operazione non ha comportato oneri per la Società;
- ✓ aumento dei crediti iscritti verso clienti terzi per € 74.383 mila.

Si riporta nella tabella seguente la movimentazione dell'anno del fondo svalutazione crediti verso clienti.

Fondo svalutazione crediti verso clienti	Saldo al 31.12.2004	Accantonamenti	Utilizzi	Rilascio fondi eccedenti	Riclassifiche	Saldo al 31.12.2005
Clienti ordinari	86.226	6.564	(105)			92.685
Amministrazioni dello Stato	16.015	718				16.733
Ferrovie Estere	119					119
TOTALE	102.360	7.282	(105)	0	0	109.537

Per quanto riguarda la composizione e la movimentazione dei fondi svalutazione crediti sopra elencati, si specifica quanto segue.

Il fondo svalutazione crediti verso clienti ordinari registra un incremento netto rispetto all'esercizio precedente, comprensivo degli utilizzi dell'anno (€ 105 mila), pari ad € 6.459 mila, ed è così composto:

- ➢ crediti commerciali - incremento di € 2.051 mila dovuto all'effetto combinato di stime per maggiori svalutazioni sui crediti relativi al settore immobiliare, in particolare locazioni, attraversamenti e parallelismi (€ 3.753 mila), minore svalutazione degli altri crediti commerciali (€ 1.596 mila), utilizzi del fondo a copertura di perdite accertate (€ 105 mila);
- ➢ interessi di mora - incremento di € 4.408 mila a fronte del rischio di inesigibilità dei correlati crediti iscritti in bilancio per interessi di mora maturati ma non ancora liquidati.

Il fondo svalutazione crediti verso pubbliche amministrazioni registra un incremento rispetto all'esercizio precedente pari ad € 719 mila, ed è così composto:

- ➢ crediti commerciali - sostanzialmente invariato (aumento di € 44 mila), a fronte di un incremento di circa il 50% del valore nominale dei crediti di riferimento, a conferma dell'intervento svalutativo già iniziato nello scorso esercizio su alcuni crediti sorti in

anni remoti. Si precisa che, comunque, per tali crediti nel corso del 2005 sono state avviate specifiche attività di recupero, al fine di pervenire alla definitiva chiusura delle partite (incasso totale o parziale, oppure definitiva cancellazione);

- interessi di mora - incremento pari ad € 675 mila, a fronte del rischio di inesigibilità dei correlati crediti iscritti in bilancio per interessi di mora maturati ma non ancora liquidati.

Crediti: Verso imprese controllate

La voce ammonta a € 219.132 mila ed è così dettagliata per natura:

Natura	31.12.2005	31.12.2004	Differenza
Commerciali			
TAV SpA	63.559	73.110	(9.551)
Metropark SpA	1.344	234	1.110
Nord Est Terminal SpA	36		36
Finanziari:			
TAV SpA	132.299	132.299	0
Altri			
TAV SpA	21.893	21.893	0
TOTALE	**219.132**	**227.536**	**(8.404)**

Il decremento di € 9.551 mila verso la controllata TAV deriva dall'incasso di quanto fatturato da RFI per i lavori eseguiti nell'esercizio precedente, come meglio descritto nella Relazione sulla Gestione - Gestione finanziaria a cui si fa rinvio.
Tra i crediti di natura finanziaria, l'importo di € 132.299 mila si riferisce al finanziamento erogato il 15 dicembre 2004 avente durata trimestrale, rinnovabile per altri tre mesi, tasso di interesse Euribor 1 mese - 1/8-ROB, concesso alla controllata TAV a fronte dell'accordo transattivo stipulato in data 13 dicembre 2004 tra la società TAV e il Consorzio Cociv. A seguito della richiesta di TAV si è proceduto alla proroga del finanziamento in questione, per ulteriori 6 mesi.

L'incremento dei crediti verso la controllata Metropark pari ad € 1.110 mila è ascrivibile all'aumento dei canoni percepiti su un maggior numero di parcheggi rispetto all'esercizio precedente.
L'importo della voce esigibile oltre i 5 anni ammonta a € 21.893 mila e si riferisce ai crediti IVA verso la TAV derivanti dalla scissione dei "nodi" avvenuta in data 27 luglio 2004.

Crediti: Verso imprese collegate

La voce ammonta a € 838 mila ed è così dettagliata per natura:

Natura	31.12.2005	31.12.2004	Differenza
Commerciali			
Italcertifer ScpA	143	120	23
LTF Sas	144	124	20
Porta Sud SpA	2	0	2
BBT SE	95	269	(174)
Quadrante Europa SpA	4	0	4
SGT SpA	449	0	449
TOTALE	838	513	325

I crediti verso Italcertifer subiscono un incremento pari a € 23 mila per le attività di assistenza e collaborazione tecnica alla verifica dell'armamento sulla tratta Roma-Napoli.
L'incremento verso la società L.T.F. pari a € 20 mila è ascrivibile alle attività di competenza svolte dal personale distaccato da RFI presso la stessa non ancora liquidate.
I crediti verso la società SGT per la gestione dei terminali merci, subiscono una riclassifica dalla posta dei clienti ordinari in quanto la società, come meglio esposto nella sezione "Principali eventi dell'anno" della Relazione sulla gestione è stata acquistata a novembre dalla società FS Cargo controllata al 100% dalla società Trenitalia.
Il decremento verso la società BBT SE di € 174 mila è dovuto principalmente ai maggiori rimborsi per il personale distaccato.

Crediti: Verso controllanti

La voce ammonta a € 2.114.694 mila ed è così dettagliata per natura:

Natura	31.12.2005	31.12.2004	Differenza
Commerciali	7.651	8.628	(977)
Finanziari:			
- c/c intersocietario	1.222.524	1.407.608	(185.084)
Altri			
- trasferimento IVA	878.880	635.773	243.107
- diversi	4.467	5.777	(1.310)
TOTALE	2.114.694	2.057.786	56.908

La posta, univocamente riferita a Ferrovie dello Stato SpA, registra un incremento rispetto all'esercizio 2004 (€ 56.908 mila) principalmente riferito all'effetto combinato dell'aumento per

trasferimento del credito IVA verso la controllante e della riduzione della consistenza del conto corrente intersocietario.

La controllante Ferrovie dello Stato SpA effettua il servizio di Tesoreria di Gruppo attraverso cui le disponibilità/fabbisogni sui saldi dei conti correnti bancari e postali di RFI a fine giornata vengono azzerati ed il loro saldo, ovvero il totale dei movimenti della giornata, viene trasferito su un conto corrente della Capogruppo con contropartita, appunto, il conto corrente intersocietario fruttifero di RFI. Nel suddetto servizio di Tesoreria rientra anche la gestione di un conto corrente infruttifero che rappresenta quanto accreditato dal Ministero dell'Economia e delle Finanze per aumenti di capitale sociale e delle somme messe a disposizione dal Ministero in forza del Contratto di Programma: la quota ancora da trasferire nel sistema bancario viene rappresentata tra le disponibilità liquide della Società e trasferita nel conto corrente intersocietario secondo le specifiche esigenze della Società. Nel suddetto conto corrente infruttifero sono confluiti anche i versamenti per contributi dell'UE su progetti di investimento FESR, che nell'anno 2005 ammontano ad € 147.951 mila ed i fondi per Roma Capitale erogati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (€ 25.866 mila).

Il conto corrente intersocietario subisce nell'esercizio 2005 un decremento di € 185.084 mila, chiudendo con un saldo positivo pari ad € 1.222.524 mila. Tale decremento è determinato principalmente da una minore disponibilità sul conto corrente intersocietario a seguito di pagamenti effettuati principalmente ai Terzi ed alle Società del Gruppo: *factoring* a Fercredit, interessi a TAV, attività di progettazione e direzione lavori a Italferr, rimborso di una parte della quota capitale relativa al prestito verso la Cassa Depositi e Prestiti ed altre partite minori.

Nel ricordare che RFI partecipa all'IVA di Gruppo, si rileva che l'incremento del credito per IVA verso la Controllante rispetto all'esercizio 2004, comprensivo anche degli interessi maturati sullo stesso (€ 11.999 mila), è in particolare determinato dal maggior volume delle operazioni passive rispetto alle operazioni attive che caratterizzano l'attività di RFI, indirizzata principalmente agli investimenti sull'infrastruttura.

Si segnala, inoltre, che nel mese di Ottobre 2005 la Capogruppo ha effettuato la regolazione finanziaria di parte dei crediti per IVA di Gruppo relativa all'anno 2002 (€ 22.038 mila), all'anno 2003 (€ 33.433 mila), all'anno 2004 (€ 88.842 mila).

Crediti: Crediti tributari

I crediti tributari ammontano a € 1.487 mila e sono così dettagliati:

Descrizione	31.12.2005	31.12.2004	Differenza
IRES	1.422	1.422	0
IRAP	40	8.233	(8.193)
Altre	25	115	(90)
Valore lordo	**1.487**	**9.770**	**(8.283)**
Fondo svalutazione	**0**	**0**	**0**
TOTALE	**1.487**	**9.770**	**(8.283)**

La posta ha subito un decremento rispetto all'esercizio precedente principalmente per effetto della riduzione dell'IRAP, pari ad € 8.193 mila.

Tale riduzione è determinata dalla compensazione dei crediti per gli acconti versati (€ 21.851 mila) con quanto iscritto nella posta dei debiti tributari per IRAP dell'esercizio in corso.

Crediti: Verso altri

I crediti verso altri, al netto del fondo svalutazione, ammontano a € 2.057.368 mila e sono così dettagliati:

Descrizione	31.12.2005	31.12.2004	Differenza
Altre imprese consociate	**364.762**	**287.997**	**76.765**
Altri			
- Personale	16.475	20.693	(4.218)
- Ministero dell'Economia e delle Finanze	1.636.155	1.754.425	(118.270)
- Altre Amministrazioni dello Stato	10.975	1.042	9.933
- Istituti previdenziali	3.958	5.668	(1.710)
- Debitori diversi	36.305	44.184	(7.879)
	1.703.868	**1.826.012**	**(122.144)**
Valore lordo	**2.068.630**	**2.114.009**	**(45.379)**
Fondo svalutazione	**(11.262)**	**(10.108)**	**(1.154)**
TOTALE	**2.057.368**	**2.103.901**	**(46.533)**

La voce registra nell'anno 2005 un decremento di € 46.533 mila. Tale movimentazione è dovuta all'effetto composto delle seguenti variazioni:

- incremento dei crediti verso le Imprese consociate (€ 76.765 mila) e dei crediti verso le Altre Amministrazioni dello Stato (€ 9.933 mila);
- decremento dei crediti verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze (€ 118.270 mila), dei crediti verso i debitori diversi (€ 7.879 mila), verso il Personale (€ 4.218 mila) e verso gli Istituti Previdenziali (€ 1.710 mila).

L'incremento dei crediti verso le Altre Amministrazioni dello Stato per € 9.733 mila è dovuto ad una ottimizzazione nella gestione contabile dei contributi in conto impianti erogati da Comuni, Regioni, Enti Pubblici per attività svolte da RFI (es. soppressioni passaggi a livello) a seguito di accordi contrattuali.

I crediti verso gli Istituti Previdenziali riguardano i crediti verso l'INAIL (€ 2.828 mila), verso l'INPS per sgravi fiscali per contributi personale navigante (€ 741 mila) e verso l'IPSEMA (€ 389 mila). Il decremento registrato rispetto all'esercizio precedente è principalmente dovuto ad una sovrastima dell'acconto 2004 per INAIL pari ad € 1.940 mila.

Il decremento dei crediti verso il Personale è principalmente dovuto al recupero dei crediti verso il personale in quiescenza (€ 3.705 mila) effettuato dall'INPS e rimborsato alla Società nel corso dell'anno.

Si evidenzia di seguito il dettaglio degli altri crediti verso consociate:

Descrizione	31.12.2005	31.12.2004	Differenza
Commerciali			
Italcontainer SpA	20	50	(30)
Omnia Express SpA	21	19	2
Omnia Logistica SpA	65	11	54
Serfer Srl	581	122	459
Ferport Srl	6	1	5
Ferport Napoli Srl	0	11	(11)
Ferservizi SpA	8.828	11.991	(3.163)
Passaggi	1	0	1
Cargo Chemical	2	1	1
Grandi Stazioni SpA	42.584	28.312	14.272
Cento Stazioni SpA	5.612	33.026	(27.414)
Fercredit SpA	41	39	2
Italferr SpA	1.257	873	384
Sogin Srl	89	89	0
Sita SpA	363	344	19
Trenitalia SpA	297.788	207.148	90.640
Ferrovie Real Estate Srl	7.044	5.407	1.637
	364.301	**287.444**	**76.857**
Altri			
Trenitalia SpA	235	255	(20)
Sogin Srl	2	2	(0)
Italferr SpA	198	192	6
Cento Stazioni SpA	2	2	0
Ferrovie Real Estate Srl	24	3	21
Ferservizi SpA	0	99	(99)
	461	**553**	**(92)**
TOTALE	**364.762**	**287.997**	**76.765**

I saldi al 31.12.2005 sono da attribuire prevalentemente a rapporti di natura commerciale. La posta ammonta a € 364.762 mila con un incremento rispetto al 2004 di € 76.765 mila.

Tale variazione è dovuta principalmente all'effetto combinato dei seguenti fattori:

- incremento dei crediti verso Trenitalia (€ 90.640 mila) per il conguaglio del servizio di pedaggio ed il servizio di trasporto, parzialmente compensato dalla riduzione degli altri crediti (€ 20);
- incremento dei crediti verso Grandi Stazioni (€ 14.272 mila) dovuto al mancato incasso del conguaglio del canone di retrocessione 2004 e 2005 e dei crediti per il personale distaccato;

- incremento dei crediti verso Ferrovie Real Estate (€ 1.637 mila) per i lavori di manutenzione effettuati da RFI sui beni transitati alla stessa con la scissione;
- decremento dei crediti verso Centostazioni (€ 27.414 mila) dovuto all'incasso dei canoni di retrocessione per gli anni 2004 - 2005;
- decremento dei crediti verso Ferservizi (€ 3.163 mila) dovuto all'incasso di quanto dovuto per gli anni 2003-2004 e parte del 2005 per la gestione immobiliare.

Si riporta nella tabella seguente la movimentazione del periodo del fondo svalutazione crediti verso altri.

Fondo svalutazione crediti verso altri	Saldo al 31.12.2004	Accantonamenti	Utilizzi	Rilascio fondi eccedenti	Riclassifiche	Saldo al 31.12.2005
Fondo svalutazione crediti verso altri	10.108	1.154				11.262
TOTALE	10.108	1.154	0	0	0	11.262

L'incremento del fondo pari ad € 1.154 mila tiene conto della riconsiderazione puntuale delle partite iscritte nella voce "Altri crediti non commerciali", che ha richiesto prudenzialmente la loro integrale svalutazione.

I crediti verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze sono di seguito analizzati:

Descrizione	31.12.2005	31.12.2004	Differenza
Somme dovute da Contr. Progr. relative ad esercizi precedenti per conguagli e ritenute per personale in mobilità	20.614	20.614	0
Somme dovute in forza del CdP	1.615.509	1.733.694	(118.185)
Legge 87/94	32	118	(86)
TOTALE	1.636.155	1.754.426	(118.271)

I crediti per "Somme dovute da Contratto di Programma relative ad esercizi precedenti per conguagli e ritenute per personale in mobilità" si riferiscono alle somme dovute dallo Stato in forza del Contratto di Programma, in corrispondenza degli oneri relativi al personale trasferito ad altri enti della Pubblica Amministrazione. A fronte di tali crediti è iscritto un fondo a copertura dei rischi derivanti dal mancato incasso di tali somme dovute.

I crediti verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze per le somme dovute in forza del Contratto di Programma riguardano:

- i crediti relativi all'esercizio 2000 (€ 1.449.628 mila);
- i crediti relativi all'esercizio 2001 (€ 154.937 mila);
- i crediti per indennizzi per perdite finanziarie art. 5 DPR 277/98 del Contratto di Programma 2001 - 2005 relativi all'anno 2002 (€ 5.165 mila);
- i crediti per conguaglio rendicontazione 2004 Contratto di Programma (€ 5.779 mila).

Nel mese di Novembre 2005 il Ministero dell'Economia e delle Finanze ha corrisposto i crediti residui relativi all'anno 2004 (€ 120.129 mila), il conguaglio della rendicontazione del Contratto di Programma relativa all'anno 2003 (€ 9.100 mila), compensandoli con i conguagli negativi per extra costi circolazione degli anni 2001 - 2002 (€ 2.600 mila) e oneri demaniali anno 2002 (€ 76.418 mila).

I crediti verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze Legge 87/1994 riguardano le somme anticipate dalla Società per la riliquidazione dell'indennità di buonuscita ai dipendenti in quiescenza dal 1984 al 1994. Il decremento di € 86 mila, rilevato nel 2005 rispetto all'esercizio 2004, è dovuto a somme rimborsate dal Ministero relative al saldo del credito a tutto il 2003. Le somme residue per la legge 87/94 sono già state richieste al Ministero dell'Economia.

La voce Debitori diversi si articola come segue:

Debitori diversi	31.12.2005	31.12.2004	Differenza
Acconti a fornitori per prestazioni correnti	7.526	23.059	(15.533)
IVA c/acquisti in sospensione	1.566	1.566	0
Crediti verso Compagnie assicur. per indennizzi liq.	2.629	2.249	380
Ricavi non fatturati	762	763	(1)
Crediti in corso di recupero	191	208	(17)
Altri crediti non commerciali	23.631	16.338	7.293
Totale Debitori diversi	**36.305**	**44.183**	**(7.878)**

La posta "Debitori diversi" subisce un decremento nell'esercizio 2005 rispetto al 2004 dovuto sostanzialmente alla riduzione degli acconti erogati ai fornitori (€ 15.533 mila), parzialmente compensata dall'incremento degli altri crediti non commerciali, in particolare da quelli derivanti dai contributi in conto impianti, pari ad € 7.018 mila, a seguito dell'ottimizzazione della gestione contabile dei contributi in conto impianti, come anche detto per le Altre Amministrazioni della Stato. Tali contributi vengono erogati da terzi (Anas, Soc. Italiana Gas, EEIG, Autorità Portuali, ecc.) a seguito di attività svolte da RFI.

I Fondi svalutazione crediti, nel loro complesso, hanno avuto la seguente movimentazione:

Fondi al 31.12.2004	**112.468**
Utilizzi	(105)
Accantonamenti	8.436
Fondi al 31.12.2005	**120.799**

Crediti in valuta estera

Si espongono di seguito i crediti in moneta estera:

Crediti	CHF	GBP
Commerciali		
- Gruppo	0	0
- Terzi	1.266.421	1.542
TOTALE	**1.266.421**	**1.542**

I crediti in valuta estera derivano da operazioni di natura commerciale intrattenute con la Svizzera e la Gran Bretagna ed hanno generato esigue differenze di cambio e cioè utili per € 5 mila e perdite per € 12 mila.

Disponibilità liquide

La voce ammonta a € 358.055 mila con una variazione in diminuzione di € 129.886 mila rispetto al 31 dicembre 2004. Essa è così dettagliata:

Descrizione	31.12.2005	31.12.2004	Differenza
Depositi bancari e postali	3.187	4.185	(998)
Assegni	9	13	(4)
Denaro e valori in cassa	614	284	330
Conti correnti di tesoreria	354.245	483.459	(129.214)
TOTALE	358.055	487.941	(129.886)

Il decremento complessivo della posta è dovuto ai seguenti fattori:

- decremento della consistenza del conto corrente di Tesoreria, che rappresenta il valore dei versamenti effettuati dal Ministero dell'Economia e Finanze relativi al Contratto di Programma 2005 ed ai versamenti per contributi FESR ed ai fondi per Roma Capitale erogati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Tali somme sono parzialmente transitate nel corso dell'anno 2005 sul conto corrente intersocietario al momento degli utilizzi;
- decremento dei depositi bancari e postali e assegni;
- incremento del denaro e valori in cassa.

La gestione della finanza e della tesoreria sono affidate alla Capogruppo tramite conti correnti intersocietari ad eccezione di alcuni conti correnti bancari intestati ad RFI.
Nei depositi bancari e postali sono compresi fondi vincolati a particolari destinazioni: per 550 mila destinati alla realizzazione di opere infrastrutturali finanziate dalla ex Cassa per il Mezzogiorno, per € 892 mila a fronte di pignoramenti disposti dall'Autorità Giudiziaria per contenzioso di natura giuslavoristica.
Tra le disponibilità liquide si evidenziano € 29.300 mila relativi a pignoramenti notificati alle banche per la stessa tipologia di contenzioso, che non hanno dato origine a vincoli di indisponibilità.
La posta "Depositi bancari e postali" riflette una più corretta riallocazione, rispetto al 2004, tra i crediti immobilizzati del conto corrente vincolato dedicato al pignoramento su istanza di un fornitore (Gruppo COSIAC), come anche descritto nel commento di Nota Integrativa di tale posta.

RATEI E RISCONTI

La voce ammonta a € 9.502 mila con una variazione in aumento di € 9.005 mila rispetto al 31 dicembre 2004. Essa è così dettagliata:

Descrizione	31.12.2005	31.12.2004	Differenza
Ratei			
Interessi attivi	2.834	127	2.707
Altri ratei attivi	57	57	0
	2.891	184	2.707
Risconti			
- Affitti passivi	464	0	464
- Altri	6.147	313	5.834
	6.611	313	6.298
TOTALE	**9.502**	**497**	**9.005**

La variazione in aumento dei ratei attivi è relativa agli interessi attivi generati dal finanziamento concesso a TAV per la tratta Milano - Genova, pari ad € 132.300 mila, a tasso variabile, acceso il 15.12.2004 e rinnovato rispetto alla scadenza originaria fino al 15.6.2006.

L'incremento relativo agli Altri risconti attivi è principalmente relativo ad una regolazione contabile dei ricavi derivanti dal contratto con Vodafone per l'intero periodo contrattuale secondo il principio della competenza economica, mentre l'incremento relativo agli affitti passivi è relativo a nuovi contratti di locazione.

STATO PATRIMONIALE: PASSIVO

PATRIMONIO NETTO

La posta ammonta a € 33.468.990 mila, con una variazione in aumento di € 3.157.092 mila rispetto al 31 dicembre 2004.

Nelle tabella seguente è riportata la movimentazione del patrimonio netto nel 2005.

Composizione Patrimonio netto	Saldo al 31.12.2004	Destinazione del risultato d'esercizio		Altre variazioni				Risultato di periodo	Saldo al 31.12.2005
		Distrib.ne dividendi	Altro	Increm.ti	Fusione	Decrem.	Riclassifiche		
Capitale Sociale	26.756.203			314.944	121.378		2.740.474		29.932.999
Riserva da soprapprezzo azioni	0								0
Riserve di rivalutazione	0								0
Det. Min. 4.2.03 valut.def. Patrimonio	887.352								887.352
Riserva legale	174		15						189
Riserve statutarie	0								0
Riserva per azioni proprie in portafoglio	0								0
Altre riserve:									0
Riserva Straordinaria	0								0
Versamenti in conto futuro aumento di capitale	2.554.626			2.720.611			(2.630.545)		2.644.692
Versamenti a copertura perdite	0								0
Versamenti in conto aumento di capitale	109.929						(109.929)		0
Riserva da utili netti su cambi	0		4						4
Utili (perdite) portati a nuovo	3.304		291						3.595
Risultato di periodo	310		(310)					159	159
TOTALE	30.311.898	0	0	3.035.555	121.378	0	0	159	33.468.990

L'analisi della movimentazione del Patrimonio Netto nell'esercizio è la seguente:

- riclassifica pari ad € 2.740.474 determinata da:
  - € 2.554.626 mila aumento del capitale sociale deliberato dall'Assemblea in data 4.4.2005 e depositato alla Camera di Commercio - Registro delle Imprese in data

12.4.2005 mediante decremento della posta relativa ai versamenti in conto futuri aumenti di capitale;

- € 109.929 mila aumento di capitale deliberato dall'Assemblea Straordinaria di Ferrovie dello Stato in data 25. 6.2004, interamente versato e sottoscritto in data 17.12.2004, ma depositato al Registro delle Imprese in data 13. 1.2005 con la correlata riduzione della posta relativa agli aumenti in conto capitale;
- € 75.920 mila aumento di capitale sociale per garantire il pagamento degli oneri accessori sui prestiti ex lege n. 78/94 in esecuzione della delibera dell'assemblea straordinaria di RFI del 24.6.2005, mediante corrispondente riduzione dei versamenti in conto futuri aumenti di capitale;

- incremento pari ad € 2.720.611 mila per apporto della Controllante a titolo di futuri aumenti di capitale sociale;
- incremento pari ad € 121.378 mila aumento di capitale a seguito della scissione FRE, il cui atto è stato iscritto in data 25.7.2005 presso il Registro delle Imprese di Roma;
- incremento pari ad € 314.944 mila determinato da:
  - € 284.944 mila aumento di capitale sociale per l'integrazione ex art. 75 della legge 289/02 in esecuzione della delibera assembleare di RFI del 24.6.2005;
  - € 30.000 mila quale aumento di capitale sociale, deliberato dall'Assemblea Straordinaria dei soci di RFI in data 25.10.2005 e depositata alla Camera di Commercio - Registro delle Imprese di Roma il 3.11.2005.

Inoltre l'Assemblea ordinaria della Società del 3.5.2005 ha deliberato la destinazione dell'utile del bilancio 2004, pari ad € 310.280,91 secondo quanto segue:

- riserva di allineamento cambi pari ad € 3.924,93;
- 5% a riserva legale pari ad € 15.317,80;
- a nuovo l'importo residuo pari ad € 291.038,18.

Nel prospetto seguente è indicata l'origine, la disponibilità e la distribuibilità delle voci di patrimonio netto, nonché la loro utilizzazione nei tre precedenti esercizi.

Origine	Importi al 31.12.2005 (a+b)	Quota indisponibile (a)	Quota disponibile (b)	Quota distribuibile di b	Riepilogo delle utilizzazioni dei tre esercizi precedenti**			
					Aumento di capitale	Copertura perdite	Distribuzione ai soci	Altro
Capitale Sociale	29.932.999							(871.000)
Riserve di capitale:								
- Det. Min. 4.2.03 valut. def. Patrimonio	887.352		887.352			(800.153)		
Riserve di utili:								
Riserva legale	189	189						
Altre Riserve:								
- Versamento in conto futuri aumenti di capitale	2.644.692		2.644.692					
- Riserva da utili su cambi	4		4					
TOTALE	**33.465.236**	**189**	**3.532.048**	**0**	**0**	**(800.153)**	**0**	**(871.000)**

**2002-2003-2004

Le utilizzazioni effettuate negli esercizi di cui trattasi sono relative a

- copertura perdite per € 800.153 mila – utilizzo nell'esercizio 2003 della riserva istituita nel 2002 con perizia per copertura delle perdite pregresse;
- riduzioni capitale da scissione per scissione Ferrovie Real Estate (€ 871.000 mila) avvenuta nel 2003.

FONDI PER RISCHI ED ONERI

La posta ammonta a € 27.903.995 mila con una variazione in diminuzione di € 940.177 mila rispetto al 31 dicembre 2004.

Si riporta di seguito la composizione e movimentazione del periodo.

Descrizione	Saldo al 31.12.2004	Accantonamenti	Utilizzi	Rilascio fondi eccedenti	Incrementi da fusione	Riclassifiche ed Altre Variazioni	Saldo al 31.12.2005
Fondo per imposte	3.053	8.544		(266)			11.331
Fondo di ristrutturazione ex lege 448/1998	19.277.049						19.277.049
Integrazione fondo di ristrutturazione ex lege 448/1998	4.126.238		(966.377)		51.027		3.210.888
Fondo per manutenzione ord. e interessi intercalari	4.243.192						4.243.192
Altri	1.194.640	104.817	(134.074)	(3.115)		(733)	1.161.535
TOTALE	28.844.172	113.361	(1.100.451)	(3.381)	51.027	(733)	27.903.995

Fondo imposte

Si evidenzia il dettaglio del fondo imposte:

Descrizione	Saldo al 31.12.2004	Accantonamenti	Utilizzi	Riduzione fondi eccedenti	Riclassifiche	Saldo al 31.12.2005
Contenzioso	623			(266)		357
I.C.I.	2.430					2.430
Ritenute alla fonte	0	8.470				8.470
TOSAP	0	74				74
TOTALE	3.053	8.544	0	(266)	0	11.331

Contenzioso

Il fondo del contenzioso fiscale, pari ad € 357 mila, è così costituito:

- € 352 mila relativi a 85 atti di accertamento per violazione e irrogazione di sanzioni in materia di tasse di concessione governativa sui telefoni cellulari anno 2000, notificati alla Società tra ottobre e novembre 2003 dall'Agenzia delle Entrate, Ufficio Roma 4, relativi a tardivi e mancati pagamenti della suddetta tassa. Tali atti di accertamento sono stati impugnati, notificando, tra dicembre 2003 e gennaio 2004, distinti ricorsi alla suddetta Agenzia;
- € 3 mila, notificati nel corso dell'esercizio 2004, relativi a 6 atti di accertamento per violazione ed irrogazione di sanzioni in materia di tasse e concessioni governative sui servizi telefonici cellulari e radiomobili per l'anno 2001, oggetto di ricorsi per i quali nel corso dell'anno si è provveduto in parte a pagare;
- € 2 mila relativo ad un atto notificato il 7.4.2005 in materia di tasse di concessioni governative sui servizi telefonici cellulari e radiomobili - anno 2002 avverso il quale è

stato tempestivamente proposto ricorso tuttora pendente presso la Commissione Tributaria Provinciale di Roma.

In sede di bilancio 2005 il fondo è stato ridotto per € 266 mila per conclusione dei seguenti contenziosi:

- € 258 mila inerenti cinque avvisi di accertamento di tasse di concessioni governative verso i quali RFI aveva interposto ricorso e per i quali l'Amministrazione Finanziaria ha accolto le ragioni di RFI ed ha annullato i provvedimenti;
- € 8 mila relativi ad atti di accertamento per violazione ed irrogazione di sanzioni in materia di tasse e concessioni governative sui servizi telefonici cellulari e radiomobili.

ICI

Il fondo, pari ad € 2.430 mila, risulta invariato rispetto al 31.12.2004.
In sede di bilancio 2002 è stato prudenzialmente accantonato un importo pari alla stima dell'eventuale imposta dovuta sulle unità immobiliari di stazione a seguito della manifestata intenzione, da parte di enti territoriali, di attività volte all'accertamento della stessa.
In data 20.12.2004 sono stati notificati n. 7 avvisi di accertamento ICI - per le annualità 1998-2003 - a fronte dei quali è stata accantonata una passività che ammonta a circa € 396 mila.

Ritenute alla fonte

Nel corso del 2005 è stato effettuato un accantonamento pari ad € 8.470 mila a fronte di cartelle di pagamento in materia di "interessi su omesso o ritardato versamento di ritenute alla fonte" per gli anni d'imposta 1993 - 1994 - 1995 - 1996 - 2000 per un importo complessivo di € 9.191 mila. In data 18 febbraio 2005 e 11 aprile 2005 sono stati presentati n. 10 ricorsi giurisdizionali, ad oggi pendenti presso la Commissione Tributaria Provinciale di Roma (con richiesta di sospensione giudiziale).
Nel corso dell'anno si è provveduto al pagamento degli importi iscritti a ruolo per la parte non oggetto di sospensione, pari ad € 722 mila.
L'Agenzia delle Entrate ha inoltre disposto - in data 30 novembre 2005 - lo sgravio totale del ruolo relativo all'anno d'imposta 2000, per un importo di circa € 146 mila.
In relazione a quanto sopra, con riferimento agli importi oggetto di sgravio e/o di sospensione amministrativa, la fattispecie, in mancanza di una formale dichiarazione di cessazione della materia del contendere, non può considerarsi "estinta".

TOSAP

Nel corso del 2005 è stato effettuato un accantonamento pari ad € 74 mila a seguito della notifica da parte del Comune di Albisola Superiore di tre atti di accertamento relativi agli anni 2003, 2004 e 2005, in materia di Tassa Occupazione Spazi e Aree Pubbliche (TOSAP), per omessa denuncia e omesso versamento del tributo.
RFI in data 9.1.2006 ha impugnato i predetti atti notificando al Comune distinti ricorsi.

Fondo ristrutturazione ex lege 448/98 e relativo Fondo integrativo

Il fondo di ristrutturazione fu costituito in attuazione dell'art. 43 della legge 448/98, per € 26.038.086 mila, di cui € 9.188.941 mila, già riflessi nel bilancio al 31.12.1998, nei limiti delle riserve esistenti e € 16.849.145 mila stanziati nel corso dell'esercizio 1999 a fronte di pari diminuzione del capitale sociale e, marginalmente, di residue riserve.

A valere rispettivamente sugli esercizi 1998, 1999, 2000 e 2001 tale Fondo è stato utilizzato, come consentito dal DPR 277/98, per complessive € 3.909.014 mila, a fronte delle quote annuali di ammortamento relative ai beni del ramo d'azienda infrastruttura.

È stato inoltre utilizzato nel 2000 per la copertura della minusvalenza di € 2.742.386 mila derivanti dalla cessione del compendio aziendale costituente l'Azienda "trasporto" alla Società Trenitalia.

Nel 2001 è stato altresì utilizzato per la copertura di costi per esodi incentivati non coperti dal fondo di ristrutturazione industriale ora azzerato.

Tali utilizzi del fondo sono stati effettuati in conformità alle modalità di utilizzo stabilite dall'Assemblea ordinaria del 14 giugno 1999 e successive e previa specifica autorizzazione dell'azionista in sede assembleare.

Al 31 dicembre 2005, il fondo di ristrutturazione ex lege 448/98 è pari a € 19.277.049 mila.

Il relativo fondo integrativo è stato costituito in sede di recepimento nel bilancio al 31 dicembre 2002 delle valutazioni peritali del patrimonio economico di RFI.
Tali valutazioni rispecchiano il quadro normativo di riferimento in cui RFI opera e sono legate:

- ad analisi di economicità aziendale da valutarsi ai sensi dell'art.5 comma 3 del DPR 277/98 sostituito dall'art.15 del D.Lgs 8/7/03 n.188 che dispone: *"i conti del gestore dell'infrastruttura ferroviaria devono presentare un tendenziale equilibrio tra i ricavi derivanti dalla riscossione dei canoni [...], e dei corrispettivi per la fornitura dei servizi [...], le eccedenze provenienti da altre attività commerciali e i contributi definiti nel contratto di programma [...] da un lato, e i costi relativi alla gestione dell'infrastruttura al netto degli ammortamenti, dall'altro";*
- all'attuale definizione tariffaria concepita "ex lege" come non integralmente remunerativa dei correlati costi di gestione dell'infrastruttura (pareggio contabile al netto degli ammortamenti).

In coerenza con tali valutazioni, in mancanza di prospettive di ricuperabilità attraverso l'uso del valore delle immobilizzazioni materiali ed immateriali, tali fondi sono destinati in un'ottica di periodo medio lungo, a copertura degli ammortamenti e delle svalutazioni delle immobilizzazioni materiali e immateriali stesse, incluse le minusvalenze nette derivanti dalla loro dismissione o cessione prima del termine della loro vita utile.

Il fondo integrativo è stato utilizzato, a partire dal 2002, a fronte degli oneri derivanti dagli ammortamenti e dalle svalutazioni e dalle minusvalenze dei cespiti.
La movimentazione dell'esercizio 2005 è la seguente:

Descrizione	Saldo al 31.12.2004	Accantonamenti	Utilizzi	Riduzione fondi eccedenti	Incrementi da fusione	Saldo al 31.12.2005
Integrazione Fondo di ristrutturazione 448/98	4.126.238		(966.377)		51.027	3.210.888
TOTALE	**4.126.238**	**0**	**(966.377)**	**0**	**51.027**	**3.210.888**

Il fondo nell'esercizio 2005 è stato incrementato per € 51.027 mila a seguito della scissione di Ferrovie Real Estate in data 25.7.2005 ed è stato utilizzato analogamente a quanto fatto negli esercizi 2002, 2003 e 2004, per far fronte agli oneri derivanti dagli ammortamenti e dalle minusvalenze relative ai cespiti stessi come di seguito dettagliato:

- € 958.398 mila per la copertura degli oneri relativi agli ammortamenti delle immobilizzazioni;
- € 7.979 mila per la copertura delle minusvalenze ordinarie (€ 307 mila) e straordinarie (€ 7.672 mila) derivanti da radiazioni di cespiti.

Fondo oneri per manutenzione ordinaria e interessi intercalari

Nel corso dell'esercizio il fondo non è stato movimentato ed il saldo al 31.12.2005 è di seguito riportato:

Fondo per manutenzione ordinaria e fondo interessi intercalari	
Saldo 31.12.2004	4.243.192
Utilizzi	0
Saldo 31.12.2005	**4.243.192**

Altri fondi

Si evidenzia il dettaglio degli altri fondi:

Descrizione	Saldo al 31.12.2004	Accantonamenti (1)	Utilizzi	Rilascio fondi eccedenti	Riclassifiche ed Altre variazioni	Saldo al 31.12.2005
Competenze al personale da definire	1.234	5	(1.061)			178
Partite relative a crediti nei confronti del Tesoro:						
- personale in mobilità c/o Enti pubblici territ.	20.614					20.614
T.F.R. medici fiduciari	797	64	(112)	(99)		650
Adeguamento Valore scorte	26.362				(4.026)	22.336
Contenzioso nei confronti						
- del personale	180.660	85.208	(56.583)	(1.631)		207.654
- dei terzi	685.245	12.953	(33.175)			665.023
Fondo oneri per esodi anticipati	67.193		(33.589)			33.604
Fondo sostituzione e smaltimento traverse	4.490	700	(2.458)			2.732
ENEL	143.519					143.519
Valorizzazioni	57.034		(4.908)		43	52.169
Oneri demolizione aree edificabili Roma Tiburtina					3.293	3.293
Altri rischi minori	7.492	5.887	(2.188)	(1.385)	(43)	9.763
TOTALE	1.194.640	104.817	(134.074)	(3.115)	(733)	1.161.535

(1) di cui € 69 mila in altre voci di conto economico.

Tale posta si riferisce alle seguenti fattispecie:

Competenze al personale da definire

Nel corso dell'anno 2005 il fondo è stato movimentato principalmente per l'utilizzo della parte ancora esistente sulla posta relativa al costo del personale.

Personale in mobilità presso Enti pubblici territoriali

Il fondo è a fronte dei crediti iscritti nell'attivo circolante, in misura pari alle riduzioni delle somme dovute dallo Stato per i Contratti di programma e di Servizio pubblico, operate in corrispondenza degli oneri relativi al personale trasferito ad altri Enti della Pubblica Amministrazione.
Il fondo residuo rappresenta l'ammontare dei crediti tuttora iscritti in bilancio, in base alla legge 448/98.

TFR Medici Fiduciari

Il Fondo trattamento di fine rapporto, detto premio di operosità, è previsto dall'art. 25 del regolamento dei medici fiduciari delle Ferrovie dello Stato. Tali medici presidiano gli impianti e svolgono attività di consulenza medica, di aiuto medico e compiti SSN. Essi emettono fattura mensile e, ove previsto, calcolano il premio di operosità che sarà erogato alla fine del rapporto del medico con la società. Durante l'anno il conto si incrementa con gli accantonamenti fatti a seguito delle fatture emesse e si decrementa con le uscite dei medici ed il termine del loro rapporto contrattuale con RFI .

Fondo adeguamento valore scorte

Il fondo riflette quanto ritenuto necessario per far fronte alle presumibili perdite di valore dei materiali in giacenza a lenta movimentazione nel loro complesso. Il fondo è stato parzialmente "utilizzato/riclassificato" a seguito di un incremento della consistenza del fondo svalutazione scorte, in conseguenza della stima delle scorte da radiare e da svalutare nel corso del 2006.

Fondi relativi al contenzioso nei confronti del personale e dei terzi

Il fondo relativo al contenzioso verso il personale, costituito dall'ammontare dei possibili oneri accantonati è da porre in relazione alle contestazioni in essere ed alle cause attivate presso le competenti preture del lavoro riguardanti essenzialmente rivendicazioni economiche e di carriera, nonché il risarcimento di danni subiti per contrazione di malattie professionali.
I fondi sono a copertura anche degli oneri che si dovessero manifestare per cause imputabili alla gestione pregressa, per il personale trasferito alla Società Trenitalia, alla beneficiaria Ferrovie dello Stato, alla Società Ferservizi, ed alla Società Italferr.
Il fondo relativo al contenzioso verso il personale è stato incrementato al fine di far fronte alla prevedibile copertura delle spese e degli oneri contributivi presunti relativi a vertenze nei confronti del personale. Nel corso del 2005 è stata effettuata una rivisitazione della procedura di quantificazione del fondo che ha comportato una stima più puntuale del contenzioso, riferita ad es. alla valorizzazione di cause non quantificate per mansioni superiori e licenziamenti ed alla determinazione delle sanzioni su regolarizzazioni contributive INPS.
Per quanto riguarda i terzi, trattasi essenzialmente di cause in corso con i fornitori per appalti di opere, servizi e forniture, nonché di contenzioso potenziale relativo a riserve avanzate dai fornitori.
La revisione delle possibili soccombenze in contestazione con i terzi nel complesso ha dato luogo ad un accantonamento pari ad € 12.485 mila.
Nel corso del 2005 è stata emanata una nuova procedura che ha consentito la rilevazione sistematica delle riserve ed è stata effettuata un'analisi dettagliata del contenzioso giudiziale,

che hanno consentito la distinzione dei contenziosi capitalizzabili da quelli non capitalizzabili e la quantificazione più puntuale dei contenziosi in oggetto.
Con riferimento alle indagini e procedimenti penali in corso, in mancanza di elementi che possano indurre a ritenere che la Società sia esposta a significative passività, non sono stati effettuati stanziamenti: per maggiori dettagli si rinvia a quanto riportato nel paragrafo relativo alle "Indagini e procedimenti penali" della presente Relazione sulla Gestione.

Fondo oneri per esodi anticipati

Il fondo, già costituito in sede di recepimento della perizia nel bilancio 2002 sulla base degli esodi incentivati previsti dal piano d'impresa 2001-2005, è stato movimentato per gli utilizzi a fronte degli oneri sostenuti a tale titolo verificatisi nell'esercizio, come anche descritto nella Sezione dedicata alla gestione straordinaria del Conto Economico della presente Nota Integrativa.

Fondo sostituzione e smaltimento traverse

Il fondo è a fronte del prevedibile costo relativo alla completa sostituzione delle traversine comprensivo dell'onere che, per esigenze di carattere ambientale, si prevede di dover sostenere per lo smaltimento di traversine e spezzoni di legno, residuati a seguito di interventi di rinnovamento delle linee, in giacenza presso svariati magazzini periferici, non più utilizzabili nell'uso originario e considerati "rifiuto tossico e nocivo".

Infatti, sono stati rilevati difetti tecnici di costruzione in numerose traversine in cemento armato precompresso (fessurate sia sulla parte superiore che su quella inferiore) acquistate in due serie di contratti, rispettivamente del 1984 e del 1991.
Nel corso dell'anno il fondo è stato "utilizzato" per far fronte agli oneri in questione ed è stato incrementato sulla base della stima dei costi futuri da sostenere.

ENEL

Il fondo è relativo ad un contenzioso con l'ENEL. Nel 1992 l'ENEL applicò ad FS per i consumi elettrici un'addizionale tariffaria denominata "sovrapprezzo nuovi impianti". Ne è scaturito un contenzioso giudiziario con l'ENEL, risoltosi favorevolmente per FS nel 1999 in Corte di Appello e, successivamente, nel 2003 anche in Cassazione.
L'ENEL dal 2000 ha sospeso la fatturazione della citata addizionale, a seguito del contrario giudizio della Corte d'Appello, ma non ha annullato le fatture pregresse, in quanto rimanevano (e rimangono tuttora) formalmente in vigore le norme dell'Autorità per l'Energia Elettrica ed il Gas che fanno obbligo ad RFI del pagamento del citato sovrapprezzo. Per questi motivi RFI ha da tempo impugnato le suddette norme dell'A.E.E.G., dapprima nel 1997 dinanzi al TAR di Lombardia e, successivamente, nel 2000 ha proposto ricorso straordinario al Presidente della Repubblica.
E' inoltre sempre pendente il quesito proposto dalla Società in data 23 gennaio 2004 al Ministero dell'Economia e delle Finanze - Ufficio del Federalismo Fiscale in ordine alla modalità di applicazione dell'addizionale provinciale sull'imposta erariale di consumo sull'energia elettrica, che considera l'utenza ferroviaria come "unica fornitura elettrica" ancorché l'energia sia assorbita da RFI in alcune centinaia di "punti di prelievo" su tutto il territorio nazionale.
Quanto sopra fa ritenere prevedibile una definizione almeno parzialmente favorevole ad RFI del contenzioso in essere entro la fine dell'esercizio. In considerazione di ciò, nonché della oggettiva impossibilità di quantificare l'esito dell'eventuale accoglimento delle tesi della Società, si è ritenuto prudenzialmente di mantenere quanto accantonato nel tempo, senza però procedere ad ulteriori stanziamenti.

Fondo per valorizzazioni

E' stato istituito a copertura di oneri connessi alla valorizzazione delle opere da dismettere al fine di consentirne la proficua collocazione sul mercato. Nella determinazione di tale accantonamento sono stati considerati i costi di ripristino delle aree interessate in base al precedente utilizzo di carattere industriale.
Nel corso dell'anno il fondo è stato "utilizzato" per € 4.908 mila per far fronte agli oneri sostenuti nel 2005.

Oneri demolizione aree edificabili Roma Tiburtina

Fondo istituito a copertura degli oneri di demolizione dei fabbricati esistenti sulle aree edificabili oggetto della Convenzione stipulata con il Comune di Roma per la riqualificazione urbanistica e funzionale dell'area della Stazione di Roma Tiburtina.

Altri Rischi Minori

Trattasi di fondi per rischi ed oneri di natura residuale ed i principali sono relativi a:

- "TFR Personale in mobilità": fondo istituito per consentire il trasferimento agli Enti di destinazione del TFR maturato tra il 1.1.1996 e la data di avvio in mobilità del personale interessato ed al 31.12.2005 è stato "utilizzato" completamente a copertura parziale degli oneri sostenuti;
- "Svalutazione crediti per locazioni": istituito per far fronte al rischio di inesigibilità dei crediti per locazione gestiti da Ferservizi, che non risultano ancora iscritti in bilancio a causa dalla proroga del contratto con la società stessa;
- "Crediti immobilizzati - Riliquidazione indennità di buonuscita": tale posta è stata istituita a seguito della L.87/94 che prevedeva la riliquidazione dell'indennità di buonuscita e, poiché la quota a carico di RFI non è certa nell'ammontare, è stato a suo tempo effettuato l'accantonamento a copertura di tale onere;
- "Prestazioni continuative ex OPAFS": fondo istituito a seguito della liquidazione del soppresso Ente OPAFS per consentire la liquidazione, nei confronti degli orfani fino alla maggiore età, dei sussidi approvati entro il 31.5.94. Il fondo viene utilizzato man mano che vengono erogati i sussidi;
- "Minusvalenze cespiti progetti di vendita": fondo istituito a copertura di eventuali minusvalenze derivanti dal perfezionamento di contratti di compravendita. Nell'esercizio 2005 il fondo, pari ad € 1.385 mila, è stato rilasciato in quanto non sussistono più le condizioni per mantenerlo iscritto in bilancio.
- "Cassa Conguaglio Settore Elettrico (CCSE)": fondo istituito in sede di Bilancio 2005, pari ad € 4.000 mila a copertura di eventuali oneri derivanti dal mancato riconoscimento da parte della CCSE di parte dei contributi inerenti il regime tariffario speciale che regolamenta il costo dell'energia elettrica per RFI secondo la delibera dell'Autorità per l'Energia Elettrica ed il Gas n. 148 del 9 agosto 2004; RFI a tale contestazione ha fatto ricorso al TAR del Lazio, iscrivendo contestualmente e per pari importo il corrispondente credito verso la CCSE.

TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO LAVORO SUBORDINATO

La posta ammonta a € 1.207.551 mila con una variazione in aumento di € 9.211 mila rispetto al 31 dicembre 2004. Parte di tale fondo viene decrementata in quanto alcune quote del TFR vengono destinate al fondo pensione integrativo EUROFER (circa € 9.928 mila) per i dipendenti che hanno aderito a tale fondo: tale valore viene ricompreso tra i trasferimenti a fondi integrativi nella tabella sotto riportata.

Si compone di due fondi distinti: il Fondo "Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato" e il Fondo "Indennità di Buonuscita".

Si riporta di seguito la movimentazione della voce avvenuta nel periodo.

Trattamento di fine rapporto lavoro subordinato	
Consistenza del fondo al 31.12.2004	**580.377**
Incrementi:	
Accantonamenti e Rivalutazioni	93.856
Trasferimenti da altre società del Gruppo	854
Altri	304
	95.014
Decrementi:	
Cessazioni del rapporto	(23.916)
Anticipazioni corrisposte/recuperate	(7.164)
Trasferimenti a fondi integrativi	(10.752)
Anticipazioni all'Erario dell'imposta sulla rivalutazione	(1.837)
Trasferimenti ad altre società del Gruppo	(1.240)
Altri	(128)
	(45.037)
Consistenza del fondo al 31.12.2005	**630.354**

Fondo indennità di buonuscita	
Consistenza del fondo al 31.12.2004	**617.964**
Incrementi:	
Rivalutazioni	17.448
Trasferimenti da altre società del Gruppo	482
Altri	62
	17.992
Decrementi:	
Cessazioni del rapporto	(34.593)
Anticipazioni corrisposte/recuperate	(20.861)
Anticipazioni all'Erario dell'imposta sulla rivalutazione	(1.918)
Trasferimenti ad altre società del Gruppo	(1.342)
Altri	(46)
	(58.760)
Consistenza del fondo al 31.12.2005	**577.196**

Si tratta del fondo derivante dalla chiusura dell'OPAFS (comma 43 dell'articolo 1 della legge 24 dicembre 1993, n. 537), l'Ente pubblico preposto al pagamento della *«indennità di buonuscita»* in favore del personale ferroviario. Tale fondo riflette il debito nei confronti dei dipendenti maturato per il periodo di lavoro prestato a tutto il 31.12.1995. Con il passaggio del personale al regime TFR il suddetto fondo è soggetto alla sola rivalutazione calcolata in analogia a quanto previsto per il TFR ed in base agli accordi con le Organizzazioni Sindacali.

DEBITI

La posta ammonta a € 3.148.433 mila con una variazione in aumento di € 617.329 mila rispetto al 31 dicembre 2004.

Debiti: Debiti verso banche

La voce al 31.12.2005 presenta un saldo a zero ma nel corso dell'esercizio 2005 è stata movimentata a seguito della scissione di Ferrovie *Real Estate* del 25.7.2005 che ha prodotto effetti contabili il 30.9.2005, trasferendo in RFI una parte del debito nei confronti della Banca OPI, pari ad € 142.488 mila, estinto in data 1.10.2005.

Debiti: Debiti verso altri finanziatori

La voce ammonta a € 230.029 mila ed è così dettagliata:

Descrizione	31.12.2005	31.12.2004	Differenze
Debiti verso altri finanziatori			
- Anticipazioni C.DD.PP.	32.104	46.468	(14.364)
- ISPA	197.925	77.925	120.000
TOTALE	230.029	124.393	105.636

Al 31.12.2005 parte del debito verso altri finanziatori, pari ad € 15.461 mila, è in scadenza entro l'esercizio successivo ed è interamente riferito al debito verso la Cassa Depositi e Prestiti, mentre € 214.568 mila è relativo alla quota parte in scadenza oltre l'esercizio successivo ed è così ripartita:

- € 16.643 mila relativa all'anticipazione ottenuta nel 1987 dalla Cassa Depositi e Prestiti di durata ventennale al tasso fisso del 7,5% in scadenza nel 2007;
- € 197.925 mila inerente il finanziamento ISPA, di cui € 90.000 mila in scadenza nel 2007 e la parte rimanente, pari ad € 107.925 mila, in scadenza oltre i cinque anni successivi (a partire da luglio 2024).

L'intera posta nel corso del 2005 ha subito un incremento di € 105.636 mila, relativo all'incremento del debito verso ISPA per nuovi prestiti contratti da RFI finalizzati agli investimenti per AV/AC (€ 120.000 mila) parzialmente compensato dal rimborso di capitale dell'anno alla Cassa Depositi e Prestiti (€ 14.364 mila).

Di seguito viene esposta la tabella descrittiva dei finanziamenti esistenti al 31.12.2005:

Contratto	Ammontare totale	Saldo inizio esercizio	Incrementi	Rimborsi	Saldi fine periodo scadenti		di cui scadenti oltre i 5 anni
					entro l'esercizio successivo	oltre l'esercizio successivo	
Anticipazione C.DD.PP 1987	165.986	46.468		(14.364)	15.461	16.643	-
Project Loan Tranche 3 - ISPA	77.925	77.925	-	-	-	77.925	77.925
Project Loan Tranche 11 - ISPA	30.000		30.000	-	-	30.000	30.000
Project Loan Tranche 15 - ISPA	90.000		90.000	-	-	90.000	90.000
TOTALE	363.911	124.393	120.000	(14.364)	15.461	214.568	197.925

Le caratteristiche qualitative dei finanziamenti concessi, in parte utilizzati, sono le seguenti:

Contratto	Data accensione finanziamento	Ammontare del finanziamento		Tasso	Inizio rimborso quota capitale	Inizio pre-ammortamento (solo interessi)	Data estinzione finanziamento	
Anticipazione C.DD.PP 1987	1987	165.986		Fisso al 7,5%			31/12/2007	
ISPA								
Project Loan Tranche 3	05/02/2004	3.250.000	(2)	Fisso al 5,125%	31/07/2024	31/07/2004	31/07/2024	(1)
Project Loan Tranche 11	18/04/2005	700.000	(3)	Fisso al 5,2%	31/07/2034	31/07/2006	31/07/2034	(1)
Project Loan Tranche 15	10/08/2005	2.000.000		Euribor+0,02			31/07/2007	
Totale		***6.115.986***						

(1) Tale finanziamento prevede la possibilità, alla scadenza, di essere rifinanziato con data inizio rimborso dal 2034 e data estinzione al 2061.
(2) Tale finanziamento è stato utilizzato da RFI per € 30 milioni; la quota restante è stata utilizzata direttamente da TAV. Ulteriori € 47,9 milioni sono stati ceduti da TAV a seguito della scissione del Luglio 2004.
(3) Tale finanziamento è stato utilizzato da RFI per € 30 milioni; la quota restante è stata utilizzata direttamente da TAV.

Debiti: Acconti

La voce ammonta a € 430.198 mila, ed è riferita per € 404.343 mila alla quota parte esigibile entro l'esercizio successivo e nel suo complesso registra un incremento, rispetto all'esercizio 2004, pari ad € 341.673 mila.

Descrizione	31.12.2005	31.12.2004	Differenze
Acconti			
Terzi:	408.331	65.901	342.430
Gruppo	21.867	22.624	(757)
TOTALE	430.198	88.525	341.673

La posta è stata oggetto di una riclassifica che, secondo una più corretta allocazione contabile, espone al suo interno gli acconti verso la società TAV (pari ad € 22.592 mila nel 2004), precedentemente imputati nella rispettiva voce di debito verso le controllate.

L'incremento della voce "Acconti verso terzi", pari a € 342.430 mila, è imputabile principalmente ai contributi relativi al Fondo FESR (PON 2000 – 2006) che negli esercizi precedenti erano contabilizzati tra le Immobilizzazioni in corso ed Acconti e che sono stati riclassificati nella voce Acconti in quanto correlati ad investimenti che al 31.12.2005 non hanno prodotto le relative contabilizzazioni.

I suddetti contributi FESR al 31.12.2005, dettagliatamente commentati nella Relazione sulla Gestione nel paragrafo "Investimenti" a cui si rinvia, ammontano a € 281.818 mila e sono così composti:

- incremento dell'anno per € 147.951 mila;
- riclassifica per € 133.867 mila che ha riguardato l'anno 2002 per € 50.866 mila, l'anno 2003 per € 9.044 mila e l'anno 2004 per € 73.957 mila.

Infine tale posta ricomprende anche gli anticipi per contributi conto impianti ricevuti per soppressione passaggi a livello, da EEIG ERTMS (*European Economic Interest Group- European Rail Traffic Management System*), dalle Autorità Portuali per un totale di € 7.465 mila ed i fondi dal Ministero dell'Infrastruttura e dei Trasporti per Roma Capitale per € 25.856 mila.

Debiti: Debiti verso fornitori

La voce ammonta a € 1.535.710 mila ed è così dettagliata:

Descrizione	31.12.2005	31.12.2004	Differenze
Fornitori ordinari	1.475.196	1.186.170	289.026
Amministrazioni dello Stato	28.412	6.589	21.823
Altre aziende di trasporto	1.007	923	84
Società collegate di gruppo	31.095	32.173	(1.078)
TOTALE	1.535.710	1.225.855	309.855

Come si evince dalla tabella i fornitori esterni al Gruppo rappresentano la parte più rilevante dei debiti verso terzi: i debiti verso le Società collegate di gruppo sul totale della posta è relativamente basso (circa il 2%).

Tutti i debiti verso fornitori esposti risultano esigibili entro l'esercizio successivo.

I debiti verso fornitori ordinari riguardano principalmente attività commerciali ed esprimono le rilevazioni contabili relative a fatture ricevute e da ricevere e ritenute a garanzia: queste ultime ammontano a € 37.963 mila e sono pari al 5% del valore dei contratti in corso verso fornitori ordinari e verso Pubbliche Amministrazioni. L'incremento dei debiti verso fornitori è

dovuto principalmente ad un aumento del volume di rapporti commerciali per spese in conto investimento.

I debiti verso Pubbliche Amministrazioni registrano un incremento rispetto all'esercizio 2004 dovuto principalmente al conto investimenti: tra queste si evidenziano fatture ricevute per l'acquisizione di aree per la realizzazione di un passante ferroviario nella stazione AV/AC di Firenze.

I debiti verso le società collegate di gruppo risultano in diminuzione (€ 1.078 mila) rispetto all'esercizio precedente prevalentemente per effetto della riduzione per € 908 mila dei debiti verso la società TSF con cui RFI intrattiene rapporti di natura di *outsourcing* informatico, del decremento per € 160 mila dei debiti verso ISFORT con cui RFI intrattiene rapporti commerciali relativi ad attività di formazione e della riduzione (per € 10 mila) dei debiti verso CEMAT.

Debiti: Debiti verso imprese controllate

La voce ammonta a € 4.299 mila ed è così dettagliata per natura:

Natura	31.12.2005	31.12.2004	Differenza
Commerciali			
TAV SpA	3.956	0	3.956
Metropark SpA	343	0	343
Finanziari			
Altri:			
TAV SpA	1		1
TOTALE	**4.299**	-	**4.299**

La posta ha subito una riclassifica che, secondo una più corretta allocazione per natura dei conti e facendo prevalere la sostanza sulla forma, ha ricompreso nella posta Acconti tale tipo di debiti precedentemente esposti tra quelli verso la controllata TAV.

I debiti verso la società TAV subiscono un incremento di € 3.956 mila dovuto al riaddebito dei costi per i lavori in conto terzi sulla tratta Milano-Bologna, nonché al rimborso dei costi sostenuti sul nodo di Bologna

L'aumento dei debiti commerciali verso la controllata Metropark di € 343 mila deriva dai corrispettivi riconosciuti per le attività progettuali e tecnico amministrative finalizzate all'attivazione di nuovi parcheggi.

Tali debiti sono totalmente esigibili entro l'esercizio successivo.

Debiti: Debiti verso imprese collegate

La voce ammonta a € 12.296 mila ed è così dettagliata per natura:

Natura	31.12.2005	31.12.2004	Differenza
Commerciali			
Italcertifer ScpA	10	637	(627)
LTF Sas	11.911	0	11.911
Finanziari			
Altri:			
Italcertifer ScpA	112	112	0
Porta Sud SpA	150	36	114
Quadrante Europa SpA	113	0	113
TOTALE	12.296	785	11.511

La posta registra un aumento di € 11.511 mila rispetto al 31.12.04 principalmente per l'incremento dei debiti verso LTF di € 11.911 mila dovuto all'incasso dei contributi della Comunità Economica Europea concessi per il finanziamento del progetto relativo al nuovo collegamento ferroviario transalpino Lione-Torino da disporre a favore della società LTF quale soggetto realizzatore delle opere.

Gli altri debiti verso collegate si riferiscono ai decimi da versare per € 112 mila alla società Italcertifer, per € 150 mila alla società Porta Sud e per € 113 mila alla società neo costituita Quadrante Europa Terminal Gate.

Debiti: Debiti verso controllanti

La voce ammonta a € 20.831 mila ed è così dettagliata per natura:

Natura	31.12.2005	31.12.2004	Differenza
Commerciali	20.718	14.543	6.175
Finanziari			
Altri:			
- diversi	113	104	9
TOTALE	20.831	14.647	6.184

I debiti verso la controllante Ferrovie dello Stato S.p.A. ammontano a € 20.831 mila e si riferiscono principalmente a prestazioni di natura commerciale. L'incremento di € 6.184 mila rispetto all'esercizio precedente è dovuto principalmente all'incremento dei costi per le polizze assicurative e per l'utilizzo del marchio.

Debiti: Debiti tributari

La voce ammonta a € 40.653 mila ed è così dettagliata:

Descrizione	31.12.2005	31.12.2004	Differenza
Ritenute alla fonte	35.326	39.047	(3.721)
IRAP	4.649	0	4.649
Altri	678	139	539
TOTALE	40.653	39.186	1.467

I debiti di natura tributaria riguardano prevalentemente le ritenute alla fonte operate da RFI nei confronti dei lavoratori dipendenti ed autonomi.

Il debito per IRAP relativo all'anno 2005, stimato in € 26.500 mila, è stato parzialmente compensato con gli acconti versati nell'anno in corso (€ 21.851 mila) e, pertanto, al 31.12.2005 presenta un saldo pari ad € 4.649 mila.

Gli altri debiti tributari (€ 678 mila) riguardano principalmente l'imposta sostitutiva, in misura pari all'11% che, a decorrere dal 1° gennaio 2001, viene calcolata sull'ammontare della rivalutazione annua del Fondo TFR in base al D.L. 47/2000 e le altre imposte.

Debiti: Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale

La voce ammonta a € 238.085 mila ed è così dettagliata:

Descrizione	31.12.2005	31.12.2004	Differenza
INPS	6.101	6.682	(581)
INPS - FONDO SPECIALE	66.538	71.781	(5.243)
INPS - FONDO SPECIALE legge 141/90	100	100	0
ENPAM	149	47	102
INAIL	120.672	126.533	(5.861)
IPSEMA	34	1.512	(1.478)
EUROFER	1.999	1.863	136
Debiti per contributi su competenze da liquidare	41.619	41.038	581
Altri	873	1.010	(137)
TOTALE	238.085	250.566	(12.481)

La voce accoglie, come evidenziato nella tabella, il debito per ritenute previdenziali a carico del personale e del datore di lavoro rimaste da versare, l'ammontare dei contributi calcolati sulle competenze al personale accertate, ma non ancora liquidate, nonché i debiti per prepensionamenti ai sensi della legge n.141/1990 relativi agli oneri per contributi straordinari al Fondo Speciale INPS.

Il debito INPS - Fondo speciale ha subito nel complesso una riduzione in seguito al versamento del contenzioso anni pregressi, parzialmente compensato dall'incremento della base imponibile del debito previdenziale della parte ordinaria che è correlata alla base di calcolo delle competenze al personale a cui si riferisce, che al 31.12.2005 comprendono anche la tredicesima mensilità (versata a gennaio 2006).

I debiti nei confronti dell'INAIL e dell'IPSEMA, in scadenza entro e oltre l'esercizio successivo, rappresentano i debiti residui per la riserva matematica relativa alle prestazioni antecedenti il trasferimento delle competenze assicurative (1° gennaio 1996); mentre entrambi mantengono per la quota esigibile entro l'esercizio successivo sostanzialmente la stessa consistenza del precedente esercizio, la quota oltre registra un notevole decremento a causa del consistente ammontare di versamenti effettuati nell'esercizio 2005.

Infine il debito verso il Fondo di previdenza complementare "Eurofer", istituito nel 2001 e sottoscritto con verbale di accordo il 20.12.02, è rimasto sostanzialmente invariato rispetto al 2004 (incremento pari ad € 136 mila).
Al Fondo contribuiscono i lavoratori ed il datore di lavoro in misura pari all'1% di alcune voci stipendiali (minimo tabellare, classi ed aumenti periodici, indennità integrativa speciale); inoltre viene versato al Fondo anche una quota del TFR maturato annualmente.

Debiti: Altri debiti

La voce ammonta a € 636.330 mila, registra rispetto all'esercizio precedente un decremento di € 150.816 mila ed è così dettagliata:

Descrizione	31.12.2005	31.12.2004	Differenza
Altre imprese consociate	365.286	404.547	(39.261)
Altri			
- Personale	154.893	157.361	(2.468)
- Personale per ferie non godute	54.491	54.999	(508)
- Ministero Economia e Finanze	0	84.183	(84.183)
- Pubbliche Amministrazioni	479	479	0
- Depositi cauzionali	18.783	13.835	4.948
- Creditori diversi	42.398	71.742	(29.344)
	271.044	382.599	(111.555)
TOTALE	636.330	787.146	(150.816)

Tale decremento è dovuto principalmente alla chiusura del debito verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze (€ 84.183 mila), alla riduzione dei debiti verso le altre imprese consociate (€ 39.261 mila), alla riduzione del debito verso Creditori diversi (€ 29.344 mila), al decremento dei debiti verso il personale (€ 2.468 mila), parzialmente compensato dall'incremento dei depositi cauzionali (€ 4.948 mila). La posta è quasi totalmente riferita a debiti esigibili entro l'esercizio successivo.

Il debito verso il personale ha subito un decremento rispetto all'esercizio precedente a seguito della cancellazione del debito per assegno malattia (€ 12.287 mila), secondo quanto previsto dall'accordo contrattuale 2005, parzialmente compensato dall'incremento del debito verso il personale per accertamento di competenze maturate che verranno liquidate nell'esercizio successivo (MBO, incentivi all'esodo, ecc.) e accertamento Trattamento di fine rapporto ancora da liquidare.

Il debito verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze è stato completamente compensato nel mese di Novembre 2005 con i crediti residui relativi all'anno 2004, come già commentato nella posta dei Crediti verso altri dell'Attivo Circolante della presente Nota Integrativa.
Tali debiti pari ad € 84.183 mila erano così composti:

- € 2.600 mila, conguaglio negativo per contributi extra costi circolazione (K1) per gli anni 2001 - 2002.
- € 76.418 mila, conguaglio negativo per contributi stanziati per oneri demaniali relativo all'anno 2002. Tali contributi sono riconosciuti soltanto per gli oneri

effettivamente sostenuti e, secondo quanto previsto dall'art. 17 del Contratto di Programma, "*Le eventuali differenze annuali tra l'ammontare a) degli oneri concessori e per tasse concessionali derivanti dall'uso di beni demaniali... ... .entro il 30 giugno dell'anno successivo a quello di riferimento..* " sono soggette a rendicontazione.

- € 5.165 mila, per art. 5 DPR 277/98, relativo alla copertura delle perdite finanziarie derivanti al Gestore dell'Infrastruttura dalla vendita di capacità ad un canone che non copre i costi di circolazione, perché destinata a servizi nell'interesse della collettività.

L'incremento della voce "Depositi cauzionali" è dovuto all'incremento dei depositi cauzionali diversi riferiti alla parte oltre l'esercizio successivo ed a depositi cauzionali ricevuti a garanzia di contratti di locazione immobili.

Il decremento della voce "Altri creditori diversi" è determinato principalmente dalla riduzione dei debiti per decimi da versare alla partecipata Stretto di Messina in conto aumento di capitale (€ 11.982 mila) a seguito dell'ulteriore versamento della quota di partecipazione, come anche descritto nella Relazione sulla Gestione, e dalla cancellazione di un debito (€ 17.522 mila), accertato in sede di chiusura del bilancio 2004 a titolo prudenziale sulla base delle informazioni allora disponibili.

Si indica di seguito il dettaglio dei debiti verso altre imprese consociate per natura:

Natura	31.12.2005	31.12.2004	Differenza
Commerciali			
Omnia Express SpA	1.500	990	510
Ecolog	943	0	943
Serfer Srl	0	25	(25)
Ferservizi SpA	30.610	44.065	(13.455)
Passaggi	214	180	34
Grandi Stazioni SpA	53.517	31.804	21.713
Cento Stazioni SpA	10.895	43.933	(33.038)
Fercredit SpA	136.364	171.035	(34.671)
Italferr SpA	101.102	76.706	24.396
Sogin Srl	8	9	(1)
Sita SpA	20	2	18
Trenitalia SpA	25.994	29.368	(3.374)
Ferrovie Real Estate Srl	2.679	4.270	(1.591)
	363.846	402.387	(38.541)
Altri:			
Ferservizi SpA	765	814	(49)
Grandi Stazioni SpA	12	12	0
Fercredit SpA		21	(21)
Italferr SpA	116	377	(261)
Serfer Srl	1	0	1
Ferrovie Real Estate Srl	0	25	(25)
Trenitalia SpA	546	911	(365)
	1.440	2.160	(720)
TOTALE	**365.286**	**404.547**	**(39.261)**

La posta ammonta a € 365.286 mila e subisce una riduzione di circa € 39.261 mila rispetto al 31 dicembre 2004: tale decremento è principalmente riferito alle attività commerciali ed è la risultante del decremento dei debiti verso Fercredit (€ 34.692 mila), verso Centostazioni (€ 33.038 mila), verso Ferservizi (€ 13.504 mila), verso Trenitalia (€ 3.739 mila) e verso Ferrovie

Real Estate (€ 1.616 mila) e dell'incremento dei debiti verso verso Italferr (€ 24.135 mila) e verso Grandi Stazioni (€ 21.713 mila).

In particolare, vengono di seguito evidenziate le diverse tipologie di debito con le rispettive società consociate:

- i debiti verso Fercredit sono attribuibili in massima parte ad operazioni di *factoring* ovvero alla cessione dei crediti da parte dei fornitori di RFI ed a servizi di analisi finanziaria dei fornitori; il decremento del debito totale verso Fercredit è da iscriversi al pagamento di quanto dovuto per gli anni precedenti, come si puo' anche riscontrare in parte nell'analisi del conto corrente intersocietario nella Relazione sulla gestione – Gestione finanziaria, ed in parte alle minori cessioni effettuate rispetto al 31 dicembre 2004;
- i debiti verso Cento Stazioni sono relativi a contratti di gestione del patrimonio immobiliare strumentale. Il forte decremento è dovuto al pagamento di quanto dovuto da RFI a titolo di oneri condominiali, come si può anche riscontrare nell'analisi del conto corrente intersocietario nella Relazione sulla gestione – Gestione finanziaria,
- i debiti verso Ferservizi riguardano sia le attività relative ai contratti di gestione del patrimonio immobiliare, sia tutta una serie di servizi (amministrativi, informatici e telematici, formazione, *facility* e *building management*,...) che la società fornisce ad RFI. Il decremento dei debiti rispetto all'esercizio precedente è dovuto principalmente al pagamento del *building management*, per l'anno 2004, come meglio descritto nelle Relazione sulla gestione – Gestione finanziaria;
- i debiti verso Trenitalia sono rappresentati principalmente dai servizi di trasporto in conto diporto e servizio, da servizi di ingegneria della manutenzione e da servizi di manutenzione ciclica sul materiale rotabile. Il decremento rispetto al 31 dicembre 2004 è dovuto alle minori manutenzioni sul Treno Diagnostico in quanto nel 2005 tale rotabile è divenuto proprietà della Società;
- il decremento dei debiti verso Ferrovie *Real Estate* è dovuto al pagamento dei canoni di locazione degli uffici situati nei palazzi compartimentali per l'anno 2004;
- l'incremento dei debiti verso Italferr sono riferibili in gran parte alle maggiori attività di progettazione e direzione lavori svolte;
- i debiti verso Grandi Stazioni sono in massima parte ascrivibili ai rimborsi degli oneri di conduzione e manutenzione dei complessi di stazione, ad indennità per mancata liberazione spazi nei complessi di stazione ed unità immobiliari cedute alla società nel 2001, alla quota per l'utilizzo di spazi di stazione a fini pubblicitari. L'incremento rispetto al 31 dicembre 2004 è da iscriversi al conguaglio degli oneri e indennità complessi di stazione per l'anno 2005.

Debiti in valuta

Si espongono di seguito i debiti in moneta estera:

Debiti	CHF	GBP
Commerciali		
- Gruppo	0	0
- terzi	5.938.199	61.306
TOTALE	5.938.199	61.306

I debiti in valuta estera sono relativi a rapporti di natura commerciale intrattenuti con terzi in Svizzera e Gran Bretagna. Gli stessi hanno generato differenze di cambio di modesto importo: utili pari ad € 41 mila e perdite pari ad € 15 mila.

RATEI E RISCONTI

La voce ammonta a € 153.384 mila con una variazione in diminuzione di € 199.062 mila rispetto al 31 dicembre 2004. Essa è così dettagliata:

Dettaglio	31.12.2005	31.12.2004	Differenza
Aggio su prestiti	3.911	0	3.911
Ratei			
Interessi passivi	2.929	1.685	1.244
Altri	2.711	2.855	(144)
	5.640	4.540	1.100
Risconti			
- Affitti attivi	568	573	(5)
Altri	143.265	347.333	(204.068)
	143.833	347.906	(204.073)
TOTALE	153.384	352.446	(199.062)

L'aggio su prestiti è interamente riferito al finanziamento ISPA su *Project Loan Tranche* 11 per AV/AC sottoscritto in data 18.4.2005, assunto in data 17.06.2005, la cui decorrenza di interessi è dall'11.11.2004.

I ratei passivi (€ 2.929 mila) si riferiscono agli interessi passivi sul finanziamento ISPA per l'anno 2005 (€ 3.604 mila) al netto della rettifica per dietimi relativa al periodo tra novembre 2004 ed aprile 2005 (€ 675 mila). L'incremento di € 1.244 mila è relativo all'incremento del debito verso ISPA riferito ai *Project Loan Tranche* 11 e 15, come anche commentato nella presente Nota Integrativa alla posta Debiti verso Altri Finanziatori.

Gli altri ratei passivi, pari ad € 2.711 mila, sono relativi agli interessi passivi sulla riserva matematica INAIL dell'anno 2005, che verrà versata a giugno p.v.

I risconti passivi sono principalmente relativi alle quote dei ricavi differiti derivanti:

- dalla cessione alla Società Basictel (€ 105.573 mila) dei diritti di utilizzazione degli elettrodotti per il passaggio di cavi in fibre ottiche di competenza dei futuri esercizi, il cui contratto, oggetto di ridefinizione ai sensi delle modifiche introdotte nella scrittura privata del 25 giugno 2003, ha durata di 30 anni. Tali crediti sono stati rettificati, in quanto si è verificata la condizione sospensiva cui era subordinata l'efficacia dell'atto;
- dal contributo concesso dallo Stato per ripristinare le opere danneggiate dall'alluvione del Piemonte 1994 (€ 6.344 mila);
- dalla cessione alla Società Infostrada (€ 9.296 mila) del diritto d'uso delle fibre inerti RFI, compresa l'installazione e sostituzione di separatori di fibre e di altre attrezzature necessarie per collegare le fibre inerti con le altre parti della rete IS (Impianti di Segnalamento e Sicurezza della circolazione Treni).

Occorre infine segnalare che la cospicua riduzione degli altri risconti passivi è principalmente determinata dalla chiusura del risconto passivo relativo al contratto IPSE 2000 (€ 215.000 mila) a seguito della transazione del 9.5.2005, come già riferito nella Relazione sulla Gestione e nella posta relativa ai crediti verso clienti ordinari dell'Attivo Patrimoniale.

CONTI D'ORDINE.

I conti d'ordine comprendono principalmente:

- fideiussioni per un ammontare di € 5.936 mila, riferite a fideiussioni prestate a favore di terzi;
- avalli per un ammontare di € 5.165 mila, riferiti ad avalli in favore di Fercredit;
- altre garanzie personali verso TAV per un ammontare di € 7.263.899 mila;
- beni di terzi in consegna pari ad € 221 mila;
- altri conti d'ordine, relativi a Fonti di finanziamento per aumenti di capitale sociale e contributi diversi per investimenti da realizzare, di cui € 19.207.000 mila, per "Somme da ricevere dallo Stato" ed € 5.111.000 mila per "Somme residue a fine esercizio per finanziamenti ricevuti e non ancora spesi".

In particolare la posta "Altre garanzie personali" si riferisce a garanzie prestate alla società controllata TAV per € 3.080.354 mila sui debiti verso banche e per € 4.183.545 mila sul debito ISPA.

Le garanzie sui debiti verso banche a medio e lungo termine concesse alla TAV riguardano:

- BEI per € 2.641.497 mila;
- Cassa Depositi e Prestiti per € 438.857 mila.

Tali debiti sono tutti assistiti da garanzie prestate da RFI all'Istituto Finanziatore. In particolare RFI ha assunto l'obbligo di pagare, in solido con TAV, ai sensi dell'art. 1273 del Codice Civile, quanto stabilito dai singoli contratti di finanziamento (in termine di capitale, interessi ed altri oneri di natura finanziaria); inoltre i finanziamenti risultano assistiti dalla garanzia dello Stato (azionista unico della Capogruppo) ai sensi della Legge n. 78/1994.

RFI, inoltre, garantisce ISPA, ai sensi dell'art. 1936 e successivi del Codice Civile, dell'adempimento delle obbligazioni di pagamento di TAV.

La posta "Altri conti d'ordine" si riferisce a finanziamenti per aumenti di capitale sociale e contributi diversi, come rappresentato nella tabella seguente, risultanza di un fenomeno sedimentatosi nel corso degli anni.

Al 31 dicembre 2005 il confronto tra l'ammontare delle :

- erogazioni e delle contabilizzazioni evidenzia una differenza pari a € 5.111.000 mila rappresentate come "Somme residue a fine esercizio per finanziamenti ricevuti e non ancora spesi".
- risorse disponibili e delle erogazioni evidenzia una differenza pari a € 19.207.000 mila di euro rappresentate come "Somme da ricevere dallo Stato".

In totale, quindi, alla fine dell'anno 2005 :

- le risorse disponibili complessivamente assegnate ad RFI ammontano a circa €53.569.000 mila nelle quali confluiscono i finanziamenti di competenza previsti dalle

varie Leggi Finanziarie fino all'anno 2005, i finanziamenti da Leggi pluriennali di spesa, le risorse provenienti dalla Comunità Europea (UE). Nel considerare le risorse disponibili si è tenuto conto anche del definanziamento complessivo di € 4.800.000 mila di euro - per ciascuna annualità, per € 1.200.000 mila, dal 2006 al 2009 - apportato dalla Finanziaria 2006 (Legge n.° 266/2005) e della riduzione di € 372.000 mila delle autorizzazioni di spesa come apporto al Capitale Sociale di Ferrovie dello Stato - previsti dall'art. 12 del decreto-legge n.° 203/2005 e convertito in legge nel 2005 n.° 248 " Recante misure di contrasto all'evasione fiscale e disposizioni urgenti in materia tributaria e finanziaria ";

- le erogazioni effettuate ad RFI ammontano a circa € 34.362.000 mila. In esse confluiscono le erogazioni complessive provenienti da fonti pubbliche previste dalle varie Finanziarie, da Leggi pluriennali di spesa e da risorse provenienti dalla Comunità Europea (UE);
- le contabilizzazioni complessive effettuate a fronte delle erogazioni complessive provenienti da fonti pubbliche previste dalle varie Finanziarie, da Leggi pluriennali di spesa e da risorse provenienti dalla Comunità Europea (UE) ammontano a circa €29.251.000 mila.

Investimenti finanziati dallo Stato e dalla UE dal 1993 al 2004

	Risorse disponibili	Erogazioni	Contabilizzato	Somme da Ricevere dallo Stato	Somme ricevute da contabilizzare
Al 2004	47.682	31.228	25.725	16.454	5.503
Al 2005	53.569	34.362	29.251	19.207	5.111
Delta	5.887	3.134	3.526	2.753	- 392

L'incremento delle Risorse disponibili di € 5.887.000 mila avvenuto nell'anno 2005 è determinato;

- dalle risorse stanziate dalla Finanziaria 2005 Tabella D (Legge n.° 311/2004), pari a €10.700.000 mila;
- dal definanziamento previsto dalla Finanziaria 2006 Tabella E (Legge n.° 266/2005) di € 4.800.000 mila (Cap 7122) e dal definanziamento di € 189.000 mila (Cap 7123);
- dalla riduzione di € 372.000 mila delle autorizzazioni di spesa come apporto al Capitale Sociale di Ferrovie dello Stato - previsti dall'art. 12 del decreto-legge n.° 203/2005 e convertito in legge nel 2005 n.° 248 " Recante misure di contrasto all'evasione fiscale e disposizioni urgenti in materia tributaria e finanziaria ";
- dalle risorse addizionali recate dal Fondo Europeo di Sviluppo Regionale a valere sul PON Trasporti 2000-2006 di € 549.000 mila.

L'incremento delle erogazioni di € 3.134.000 mila avvenuto nell'anno 2005 è determinato principalmente ;

- dalla quota di incassi effettuati per € 2.792.000 mila (Cap. 7122) a fronte di € 2.982.000 mila previsti dalla Finanziaria 2005 Tabella F (Legge n.° 311/2004);
- dagli incassi effettuati per € 214.000 mila (Cap. 7123) previsti dalla Finanziaria 2005 Tabella F (Legge n.° 311/2004) per specifici provvedimenti legislativi;
- dagli incassi e rettifiche anni precedenti effettuati a fronte dei contributi provenienti dalle Risorse UE (FESR e TEN).

CONTO ECONOMICO

Di seguito vengono analizzati i ricavi e i costi del 2005 raffrontati con quelli dell'esercizio precedente.

VALORE DELLA PRODUZIONE

Il valore della produzione ammonta a € 4.114.837 mila, con una variazione in diminuzione di € 518.888 mila rispetto al 2004.

Esso risulta così composto:

Descrizione	2005	2004	Differen
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	981.488	886.256	95.2
Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni	402.339	340.166	62.1
Altri ricavi e proventi	2.731.010	3.407.303	(676.29
TOTALE	4.114.837	4.633.725	(518.88

Il dettaglio delle voci che costituiscono il valore della produzione è illustrato nelle tabelle e nei commenti di seguito esposti.

Ricavi delle vendite e delle prestazioni

La voce ammonta a € 981.488 mila ed è così dettagliata:

Descrizione	2005	2004	Differenze
Pedaggio e prestazioni infrastrutturali	813.131	740.397	72.734
Navigazione	15.539	14.101	1.438
Vendite di materiali	2.817	3.094	(277)
Prestazioni a terzi	150.001	128.664	21.337
TOTALE	981.488	886.256	95.232

Nella posta "Ricavi delle vendite e delle prestazioni" assumono rilevanza determinante i ricavi delle attività proprie del ramo d'azienda infrastruttura, quali il pedaggio.
Questi ultimi riguardano principalmente i rapporti con Trenitalia oltre che con Serfer. Gli stessi rappresentano, al netto degli sconti, l'83% circa del totale dei ricavi della gestione caratteristica.

In particolare le voci della sottostante tabella sono relative al corrispettivo pagato dalle Imprese Ferroviarie per l'utilizzo dell'infrastruttura nell'esercizio 2005.

Descrizione	2005	2004	Differenze
Pedaggio	647.143	581.465	65.678
Servizi di traghettamento	49.474	43.972	5.502
Servizi di manovra	23.193	21.771	1.422
Vendita trazione elettrica	93.321	93.189	132
TOTALE	813.131	740.397	72.734

La voce "Pedaggio ed altre prestazioni dell'infrastruttura" registra nell'esercizio 2005 un incremento netto pari ad € 72.734 rispetto all'esercizio 2004. Tale variazione è imputabile principalmente all'incremento del "Pedaggio" (€ 65.678 mila) che riflette il verificarsi del minore sconto riconosciuto alle imprese ferroviarie a seguito della riduzione del contributo (K2) riconosciuto dallo Stato, passato da € 216.000 mila (2004) ad € 170.000 mila (2005) su base annuale, come da *Addendum 4* del 29 luglio 2005.

Con DM del 24 marzo 2005, pubblicato sulla GU 91 del 20/04/2005 ed in vigore da tale data, è stato determinato l'adeguamento al tasso d'inflazione programmato per l'anno 2004 pari all'1,7%, del canone di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria. Il previsto aggiornamento trova applicazione limitatamente alle componenti di cui al DM 43T/2000 art. 5, comma 2, lettera a) tratta/nodo (costo di accesso a ciascuna tratta ed a ciascun nodo, che tiene conto della qualità dell'infrastruttura) e lettera b) km/minuto (costo di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria in funzione dei km di percorrenza su ciascuna tratta e dei minuti di permanenza all'interno del perimetro di ciascun nodo interessati dalla traccia); rimane esclusa la lettera c) consumo energetico (costo per la fruizione dell'energia elettrica per la trazione in funzione dei km di percorrenza sia sulle tratte che sui nodi interessati dalla traccia) che viene regolato da specifico DM.

I ricavi intersocietari derivanti da introiti sul pedaggio verso Trenitalia rappresentano la voce più significativa dei ricavi del conto economico, la cui incidenza percentuale rispetto ai terzi è del 97,8%.

In particolare si evidenzia che nei confronti di Trenitalia l'esercizio 2005 ha fatto registrare:

- un ricavo per pedaggio di € 795.355 mila;
- uno sconto di € 165.101 mila;
- un ricavo di € 91.579 mila per distribuzione di energia AT;
- un ricavo di € 49.474 mila per servizi di traghettamento;
- un ricavo di € 10.857 mila per servizi di manovra;
- un ricavo di € 2.150 mila per servizi di gestione terminali merci;
- un ricavo di € 4.379 mila per servizi accessori alla circolazione.

Nei confronti di Serfer si registrano ricavi per :

- pedaggio pari a € 463 mila con uno sconto di € 118 mila;
- distribuzione di energia AT pari a € 48 mila.

Nell'esercizio 2005 sono stati contabilizzati nei confronti del mercato esterno:

- ricavi per pedaggio per € 21.186 mila con uno sconto di € 4.641 mila;
- ricavi per distribuzione di energia AT per € 1.693 mila;
- ricavi per servizi di manovra e di gestione terminali merci per € 3.624 mila;
- un ricavo di € 249 mila per servizi accessori alla circolazione.

I ricavi da pedaggio verso imprese terze, sempre in costante evoluzione, nonostante una flessione nel segmento merci a causa della nota congiuntura negativa della produzione industriale, hanno registrato un incremento passando da € 4.785 mila dell'esercizio 2004, al netto degli sconti, a € 16.545 mila dell'esercizio 2005, con una variazione di € 11.760 mila.

La variazione positiva dei "Servizi di traghettamento", pari ad € 5.502 mila rispetto al 2004, è riconducibile principalmente ai servizi di manovra ed imbarco/sbarco del collegamento con la Sicilia e con la Sardegna, nonché al fatto di aver aumentato il numero dei punti vendita delle corse per le isole maggiori e le tariffe applicate sul traghettamento degli autoveicoli, come meglio commentato nel paragrafo relativo alla Navigazione della Relazione sulla Gestione.

Tra i "Servizi di manovra" sono ricompresi, per un importo pari a € 4.646 mila, i ricavi per l'erogazione di alcuni servizi non inclusi nel pedaggio (art. 20 comma 2, 5 e 6 del D.Lgs. 188/2003), facenti parte del cap. 6.3 del PIR (Prospetto Informativo della Rete), quali: istradamenti, treni speciali, trasporti merci pericolose (servizi obbligatori), rifornimento idrico (servizi complementari), fornitura informazioni complementari – collegamenti Mercurio, Riace (servizi ausiliari), preriscaldamento e climatizzazione treni viaggiatori (servizi complementari), apertura e abilitazione impianti.

L'incremento dei "Servizi di Manovra", pari a € 1.422 mila, è imputabile principalmente ai maggiori servizi forniti a Trenitalia per le operazioni connesse al traghettamento dei treni merci e passeggeri per la Sicilia e per la Sardegna, nonché al maggior servizio di gestione terminali merci verso anche altre società del Gruppo quali Cemat, Nord Est Terminal, SGT, Serfer, Italcontainer, Omnia Logistica.

La voce "Navigazione", pari a € 15.539 mila, accoglie i proventi per le corse con la Sicilia e la Sardegna. Nell'esercizio 2005 tale voce registra un incremento pari a € 1.438 mila conseguente ad un aumento del traffico sia del segmento vetture sia del così detto "gommato pesante" (autotreni e camion); alla base di questa crescita ci sono una politica tariffaria equilibrata ed attenta al mercato ed una strategia di *marketing* volta a valorizzare il rapporto preferenziale con grosse ditte di autotrasporto.

Gli altri ricavi delle vendite e prestazioni sono così costituiti:

Descrizione	2005	2004	Differenze
Vendite di:			
Materiali di scorta	2.311	2.256	55
Pubblicazioni	493	835	(342)
Materiali diversi	13	3	10
	2.817	3.094	(277)
Prestazioni a terzi			
Lavori e forniture	91.377	85.840	5.537
Corrispettivi binari di racc., staz. com. e tronchi confine	5.473	6.218	(745)
Canoni e noli di materiale rotabile e di altro materiale	244	374	(130)
Prestazioni sanitarie	21.664	18.146	3.518
Utenze GSM-R	4.437	0	4.437
Altre prestazioni	26.806	18.086	8.720
	150.001	128.664	21.337
TOTALE	152.818	131.758	21.060

Nel complesso la posta "Altri ricavi delle vendite e prestazioni" subisce un incremento netto pari a € 21.060 mila, dovuto principalmente all'effetto dell'attivazione del nuovo servizio di telefonia mobile GSM-R (€ 4.437 mila), dell'aumento delle "prestazioni sanitarie" (€ 3.518 mila), dell'incremento dei "lavori e forniture" (€ 5.537 mila) e dell'aumento delle "altre prestazioni" (€ 8.720 mila).

I ricavi per "Utenze GSM-R", pari a € 4.437 mila, sono conseguenti all'attivazione della rete di telefonia cellulare GSM-R, un sistema radiomobile proprietario dedicato alle attività ferroviarie. I fruitori di tale servizio sono oltre alle imprese ferroviarie, Trenitalia (€ 4.094 mila) e altre imprese terze (€ 183 mila), anche altri soggetti operanti nell'ambito delle medesime attività ed all'uopo autorizzati, tra cui Ferrovie dello Stato (€ 87 mila), Italferr (€ 70 mila), Serfer (€ 2 mila).

Le prestazioni per "Lavori e forniture" si incrementano rispetto all'esercizio 2004 principalmente a causa di un incremento dei ricavi verso TAV per maggiori prestazioni commissionate e a sua volta appaltate a terzi e per maggiori attività di personale d'ufficio impiegate su commesse TAV.

Le prestazioni sanitarie nell'esercizio 2005 ammontano a € 21.664 mila e registrano un incremento pari a € 3.518 mila rispetto all'esercizio 2004 dettato dalla maggiore domanda del servizio, di cui € 2.067 mila da parte di società del Gruppo ed € 1.451 mila da parte del mercato esterno. Il peso percentuale delle prestazioni sanitarie erogate nei confronti delle società del Gruppo FS sul totale è del 53% (solo verso Trenitalia il valore di queste nell'esercizio 2005 è di € 11.060 mila).

La voce "Corrispettivi binari di raccordo, stazioni comuni e tronchi di confine", registra un decremento di € 745 mila; tale posta accoglie i ricavi per le prestazioni erogate alla stazione di confine estera francese. Già a partire dalla fine dell'esercizio 2004, con la stipula di nuove

convenzioni con i paesi di confine quali Svizzera ed Austria, tali prestazioni vengono remunerate direttamente con il prezzo di pedaggio e quindi ricomprese nella relativa voce di ricavo.

Tra le "Altre prestazioni" vengono ricomprese le seguenti tipologie:

- prestazioni rese dall'Istituto Sperimentale (€ 1.485 mila);
- rimborsi di costi sostenuti per altre società del Gruppo (€ 1.604 mila);
- prestazioni diverse (€ 12.902 mila).

Nel complesso tale posta subisce un incremento di € 8.720 mila dovuto all'effetto congiunto dell'incremento di rimborsi a vario titolo verso la TAV e Trenitalia e dell'erogazione di minori prestazioni diverse verso mercato esterno. In tale voce figurano anche i ricavi derivanti dai canoni corrisposti dal Gestore della Rete di Trasmissione Nazionale per l'utilizzo di elettrodotti ad alta tensione (AT) di proprietà della Società (711 Km) che per l'esercizio 2005 ammontano a € 5.253 mila.

Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni

La voce ammonta a € 402.339 mila ed è così dettagliata:

Descrizione	2005	2004	Differenze
Materiali	214.124	173.460	40.664
Capitalizzazione Interessi Prog AV/AC	5.010	3.079	1.931
Costi interni	183.205	163.627	19.578
TOTALE	402.339	340.166	62.173

L'incremento della voce per materiali, pari a € 40.664 mila, e per costi interni, pari a € 19.578 mila, entrambi relativi sia alla rete tradizionale che all'AV/AC, è principalmente dovuto ai seguenti fattori:

- maggior produzione di attività di investimento rispetto al 2004 per circa € 668.287 mila per la rete storica e per € 13 milioni per l'AV/AC, che incide sia sui materiali che sui costi interni, come più approfonditamente descritto nel paragrafo inerente gli "Investimenti" della Relazione sulla Gestione;
- avvio di nuovi progetti riguardanti il rinnovo dell'armamento (relativamente alla voce materiali);
- consuntivazione per i progetti AV/AC di referenza RFI;
- partenza di nuovi progetti di tecnologie.

L'incremento di € 1.931 mila per oneri finanziari è riconducibile alla capitalizzazione degli interessi passivi (€ 4.956 mila) e dell'aggio di emissione (€ 54 mila) sul finanziamento ISPA, finalizzato alla realizzazione della parte di infrastruttura ferroviaria per il sistema AV/AC acquisita da RFI nel corso dell'esercizio 2005.

La capitalizzazione di tali interessi passivi avviene al netto sia degli interessi attivi maturati sul conto ISPA, dove confluiscono i ricavi derivanti dalle emissioni di *Notes* o dalla sottoscrizione di *Fundings Loans*, sia degli interessi attivi maturati sui tiraggi dei prestiti ISPA accreditati sul

c/c intersocietario intestato a RFI, per la cui analitica descrizione si rimanda al paragrafo "Il finanziamento del progetto AV/AC" della Relazione sulla gestione del Bilancio d'esercizio al 31.12.2005.

Altri ricavi e proventi

La voce ammonta a € 2.731.010 mila ed è così dettagliata :

Descrizione	2005	2004	Differenze
Contributi in conto esercizio			
Contributi da U.E.	46	95	(49)
Contributi da Stato, Enti Pubblici Territoriali	202	177	25
Contratto di Programma	1.289.100	1.303.999	(14.899)
Altri	119	1.223	(1.104)
	1.289.467	1.305.494	(16.027)
Proventi immobiliari			
Locazione immobili	37.018	26.925	10.093
Affitti di terreni	6.561	9.173	(2.612)
Altre	54.234	58.307	(4.073)
	97.813	94.405	3.408
Utilizzo integrazione fondo ristrutturazione	958.705	1.830.782	(872.077)
Utilizzo fondo manutenzione ordinaria	0	0	0
Altri ricavi e proventi			
Contributo sostegno regime tariffario speciale	263.900	0	263.900
Prodotti accessori al traffico ferroviario	148	231	(83)
Sopravvenienze attive da normale aggiornamento stime	29.597	74.022	(44.425)
Plusvalenze gestione caratteristica	26.554	47.334	(20.780)
Pubblicità nelle stazioni e nei treni	7.004	7.238	(234)
Proventi diversi	57.822	47.797	10.025
	385.025	176.622	208.403
TOTALE	2.731.010	3.407.303	(676.293)

Anche per l'esercizio 2005 il segmento di mercato interessato dall'attività di RFI è sostanzialmente caratterizzato da una spiccata prevalenza dei rapporti con lo Stato e con le Società del Gruppo FS con un progressivo allargamento al mercato esterno. In particolare i ricavi patrimoniali verso società del Gruppo sono in gran parte relativi a rapporti con Ferservizi, Grandi Stazioni, Centostazioni, Trenitalia, Metropark, Italferr e Ferrovie dello Stato.

I contributi in conto esercizio da Contratto di Programma sono erogati a copertura:

- degli oneri di manutenzione ordinaria dell'infrastruttura, ovvero i costi sostenuti per la manutenzione della rete (compresa anche la manutenzione eccezionale);
- degli extra costi di condotta (K2), ovvero dello sconto praticato alle aziende di trasporto a causa del ritardo nell'adeguamento dell'infrastruttura alle esigenze delle Imprese Ferroviarie di utilizzare il macchinista unico sulle linee;
- delle perdite del servizio traghetto con la Sardegna e la Sicilia;
- dei contributi relativi all'art. 14.4 D.Lgs n. 188/2004 per la riduzione dei costi di fornitura dell'infrastruttura e l'entità dei diritti di accesso.

Nell'esercizio 2005 i contributi in conto esercizio (cap. 1541) sono stati iscritti per un importo complessivo di € 1.289.100 mila, in misura pari a quanto stabilito dalla legge 30 dicembre 2004, n. 311 (Legge Finanziaria 2005), che all'art. 1, comma 299, ha disposto un ulteriore taglio di € 15.000 mila, in aggiunta a quello già stabilito per l'anno 2004 pari ad € 75.000 mila (riduzione complessiva per gli anni 2004 – 2005 di € 90.000 mila).

Secondo quanto previsto dall'art. 17 del Contratto di Programma, la Società deve presentare entro il 30 giugno 2006 apposita rendicontazione che attesti l'entità degli extra-costi di condotta sostenuti, nonché degli oneri concessori e tasse concessionali, al fine di determinare le eventuali differenze annuali rispetto ai contributi riconosciuti in via preventiva. Su tali basi saranno definiti con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti gli eventuali conguagli sulle somme già riconosciute per il 2005. I contributi suddetti sono stati quindi contabilizzati nel rispetto di tale disposto normativo.

La flessione degli "Altri contributi" è dovuta sostanzialmente ad una minore imputazione dei ricavi nell'esercizio 2005 relativi all'Alluvione del Piemonte del 1994 (riduzione di € 1.104 mila), in quanto i costi sostenuti a fronte di tale partita sono sensibilmente diminuiti rispetto all'esercizio precedente.

I "Proventi immobiliari" hanno subito una riclassifica che, secondo una più corretta allocazione per natura dei conti, rialloca i ricavi relativi agli accordi di interconnessione sul sistema GSM-R (€ 23.744 mila nell'esercizio 2005) dagli "Altri proventi immobiliari" alla stessa posta "Altri ricavi e proventi – Proventi diversi".

I "Proventi immobiliari" registrano un incremento netto di € 3.408 mila dovuto all'effetto congiunto dei seguenti fattori:

- maggiori ricavi per "Locazione immobili" (€ 10.093 mila) principalmente verso il mercato esterno a seguito della rinegoziazione dei contratti scaduti;
- minori ricavi per affitti di terreni verso le società del Gruppo (€ 7.829 mila);
- maggiori ricavi per "Canoni di retrocessione" (€ 4.132 mila) conseguenti alla migliore messa a reddito degli spazi nell'ambito del progetto di rivalutazione delle stazioni e dei complessi immobiliari;
- minori ricavi per "Attraversamenti e accessi speciali" (€ 2.659 mila).

Nel corso dell'esercizio 2005 è stato stipulato un nuovo contratto per i servizi di locazione immobiliare con Ferservizi secondo il quale quest'ultima agisce in nome e per conto di RFI quale mandataria con rappresentanza della stessa RFI, come anche commentato nel paragrafo relativo al Patrimonio della Relazione sulla Gestione. In conseguenza di ciò i "Proventi immobiliari" registrano un incremento verso il mercato esterno ed un corrispondente decremento verso le società del Gruppo.

I "Proventi immobiliari" verso le società del Gruppo FS sono principalmente i seguenti:

- Ferservizi per € 2.674 mila, di cui € 1.448 mila per "canoni di locazione fabbricati" ed € 1.226 mila per "corrispettivi fabbricati strumentali";
- Grandi Stazioni per € 27.605 mila, relativi esclusivamente a "canoni di retrocessione";
- Centostazioni per € 9.911 mila, relativi a "canoni di retrocessione";
- Trenitalia per € 8.446 mila, di cui € 8.273 mila relativi a "canoni di locazione fabbricati strumentali";
- Italferr per € 575 mila, di cui € 544 mila relativi a canoni di locazione fabbricati strumentali, € 13 mila relativi alla "locazione delle aree strumentali per parcheggi" e € 17 mila a canoni diversi;
- Ferrovie dello Stato per € 1.701 mila, relativi esclusivamente a "canoni di locazione fabbricati";
- Metropark per € 463 mila, di cui € 413 mila relativi alla locazione delle aree strumentali per parcheggi, € 28 mila relativi ad affitto di terreni non strumentali, € 16 mila relativi ad affitti terreni e € 6 mila ad altre locazioni immobili.

Infine nella posta "Altri proventi immobiliari" sono ricompresi la quota di ricavo del diritto d'uso di Infostrada di € 516 mila e la quota del canone della società Basictel di € 4.260 mila per l'utilizzo di segmenti di linea.

L'utilizzo dell'Integrazione Fondo Ristrutturazione ex lege 448/98

L'utilizzo dell'Integrazione Fondo ristrutturazione, pari ad € 958.705 mila – istituito in sede di redazione del bilancio relativo all'esercizio 2002 - è relativo alla copertura degli oneri di ammortamento (€ 958.398 mila) e delle minusvalenze ordinarie da dismissione cespiti (€ 307 mila). Il decremento che si registra rispetto al 31 dicembre 2004 è strettamente correlato alla corrispondente diminuzione degli ammortamenti, per le cui motivazioni si fa rimando al commento specifico delle Informazioni sullo Stato patrimoniale e sul Conto economico.

L'utilizzo del Fondo Manutenzione Ordinaria

Per l'esercizio 2005 si è ritenuto di non procedere ad alcun utilizzo del Fondo Manutenzione Ordinaria, istituito in sede di redazione del bilancio relativo all'esercizio 2002.

Altri proventi

La posta è caratterizzata principalmente dal cambiamento delle modalità di gestione dei regimi tariffari speciali del settore elettrico.
Dal 1° gennaio 2005, infatti, con delibera AEEG n° 148/04, è in vigore la nuova procedura la quale prevede che ai regimi tariffari speciali (tra cui RFI) venga applicata per le proprie utenze la tariffa di mercato (vincolato o libero). Successivamente la Cassa Conguaglio Settore Elettrico (CCSE) rimborsa ai titolari di regimi tariffari speciali la differenza tra la tariffa pagata e la tariffa speciale. Pertanto l'incremento della posta "Altri proventi" va correlato con il corrispondente aumento della voce di costo relativa all'energia elettrica ricompresa tra le "Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci", a cui si fa rimando per lo specifico commento.

La posta "Proventi diversi" ha subito nell'esercizio 2005 una riclassifica che, secondo una più corretta allocazione per natura dei conti, ha ricompreso i ricavi relativi agli accordi di interconnessione sul sistema GSM-R (€ 23.744 mila), come specificato tra i "Proventi immobiliari".

In particolare la diminuzione di € 44.425 mila delle "Sopravvenienze attive della gestione caratteristica" è principalmente determinata dal rilascio, nell'esercizio 2004, dei fondi rischi IDAFF e INAIL, a seguito della definizione e regolarizzazione di tutte le posizioni aperte, che ha generato, in quell'anno, sopravvenienze attive per complessivi € 55.245 mila.

Le "Plusvalenze della gestione caratteristica" registrano una diminuzione complessiva di € 20.780 mila imputabile principalmente al recesso da parte di IPSE del contratto di acquisto e godimento di 1.500 "siti" per la telefonia mobile (del valore annuo di € 18.000 mila) - come meglio descritto nel paragrafo "Principali eventi dell'anno" della Relazione sulla Gestione - e del decremento dei ricavi per vendita materiali fuori uso, in particolare di materiali ferrosi, pari a € 3.545 mila.
Nel 2005 le plusvalenze di € 26.554 mila sono relative principalmente alla vendita del materiale fuori uso (per circa € 24.000, di cui € 13.000 mila inerenti a materiali ferrosi pregiati tolti d'opera ed € 11.000 mila a rottami di rame) e per la parte rimanente alla vendita di un complesso immobiliare sulla linea Verona Bolzano e di terreni e fabbricati per circa 42.000 mq nell'ambito della stazione di Merano alla Provincia autonoma di Bolzano (rogito del 31 ottobre 2005).

L'incremento di € 10.332 mila della voce "Proventi diversi" è principalmente imputabile all'aumento dei ricavi per gli accordi di interconnessione sul sistema GSM-R stipulati con Vodafone (€ 13.332 mila), TIM (€ 9.914 mila), Telecom (€ 405 mila) e WIND (€ 93 mila), che si riferiscono alla concessione a titolo oneroso del diritto d'uso e godimento di aree lungo linea per il posizionamento delle stazioni radio (siti) ed accesso del segnale della rete dei tre gestori agli impianti di amplificazione del segnale radioelettrico della rete GSM-R all'interno delle gallerie ferroviarie.

Altre variazioni minori della posta "Proventi diversi" rispetto all'esercizio 2004 riguardano i minori "Ricavi per rimborsi di personale distaccato" principalmente verso società del Gruppo (€ 1.088 mila) e degli indennizzi assicurativi (€ 1.663 mila), ed i maggiori ricavi per recupero vertenze del personale (€ 1.027 mila).

COSTI DELLA PRODUZIONE

I costi della produzione ammontano a € 4.130.704 mila con una variazione in diminuzione di € 533.157 mila rispetto al 2004.

Essi risultano così composti:

Descrizione	2005	2004	Differenze
Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	677.578	351.879	325.699
Servizi	668.679	666.782	1.897
Godimento beni di terzi	38.241	55.746	(17.505)
Personale	1.582.173	1.535.461	46.712
Ammortamenti e svalutazioni	958.398	1.829.968	(871.570)
Svalutazione dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilità liquide	8.436	5.349	3.087
Variazione delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	3.716	12.339	(8.623)
Accantonamenti per rischi	104.048	142.502	(38.454)
Altri accantonamenti	700	2.200	(1.500)
Oneri diversi di gestione	88.735	61.635	27.100
TOTALE	4.130.704	4.663.861	(533.157)

Il decremento complessivo dei costi della produzione e' dovuto principalmente all'effetto combinato del forte aumento delle "Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci" di € 325.699 mila conseguentemente al nuovo regime tariffario speciale, all'incremento dei costi del "Personale" di € 46.712 mila, all'aumento degli "Oneri diversi di gestione di € 27.100 mila e della diminuzione degli "Ammortamenti e svalutazioni" di € 871.570 mila conseguenti alla revisione della vita utile dei cespiti, dei minori "Accantonamenti per rischi ed oneri" complessivamente di € 50.938 mila e della riduzione dei costi per "Godimento beni di terzi" di € 17.505.

Il dettaglio delle voci che costituiscono i costi della produzione è illustrato nelle tabelle e nei commenti di seguito esposti.

Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci

La voce ammonta a € 677.578 mila ed è così dettagliata:

Descrizione	2005	2004	Differenze
Acquisto di materiali	292.912	243.797	49.115
Energia elettrica per la trazione dei treni	350.000	80.000	270.000
Illuminazione e forza motrice	34.666	28.082	6.584
TOTALE	**677.578**	**351.879**	**325.699**

L'incremento della posta "Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci" pari a € 325.699 mila è imputabile per € 270.000 mila alle nuove modalità di approvvigionamento e di pagamento dell'energia elettrica da parte dei soggetti titolari di regimi tariffari speciali istituite dalla delibera dell'AEEG n. 148 del 9 agosto 2004, secondo le quali, dal 1 gennaio 2005, RFI paga l'energia elettrica ai prezzi di mercato, ricorrendo poi direttamente alla Cassa Conguaglio per l'Energia Elettrica per il ristoro della differenza tra il prezzo di mercato pagato e la tariffa speciale concordata. Pertanto tale aumento è direttamente correlato all'incremento della voce "Contributo sostegno regime tariffario speciale" tra gli "Altri ricavi e proventi", come già commentato nella relativa voce della presente Nota Integrativa.

Gli acquisti di materiali effettuati nell'esercizio 2005 sono relativi agli acquisti per il magazzino per € 231.870 mila, con una crescita rispetto all'esercizio 2004 di € 39.411 mila, e agli acquisti in conto esercizio per € 61.042 mila, con un incremento di € 9.704 mila rispetto all'esercizio precedente.

Il valore complessivo dei consumi è stato pari a € 275.000 mila in aumento rispetto ai consuntivi sia del 2004 (€ 218.000 mila) sia degli anni precedenti (€ 246.000 mila nel 2003 e € 271.000 mila nel 2002): tale l'incremento è riferito principalmente nel settore infrastrutture inerente l'armamento ed il settore tecnologico.

Servizi

La voce ammonta a € 668.679 mila ed è così dettagliata:

Descrizione	2005	2004	Differenze
Servizi e lavori appaltati:			
- Pulizia, aut. sostitutivi, trasporti e spedizioni ed altri	134.499	136.574	(2.075)
- Servizi gest. Patrimonio immobiliare	57.631	52.982	4.649
- Servizi informatici in outsourcing	14.893	13.733	1.160
Totale servizi e lavori appaltati	**207.023**	**203.289**	**3.734**
Manutenzioni e riparazioni			
- Beni immobili	145.009	141.838	3.171
- Beni mobili	18.767	18.839	(72)
Totale manutenzioni e riparazioni	**163.776**	**160.677**	**3.099**
Prestazioni diverse:			
- Ferrhotel	2.598	2.249	349
- Spazi serviti	3.687	5.431	(1.744)
- Consulenze	4.376	6.491	(2.115)
- Pubblicità e marketing	5.320	6.723	(1.403)
- Personale distaccato	5.352	5.752	(400)
- Istruzione professionale	5.796	5.980	(184)
- Concorsi e compensi ad altre ferrovie	7.037	7.174	(137)
- Servizi di Holding	8.028	7.598	430
- Facilities	8.631	7.437	1.194
- Polfer	9.674	9.390	284
- Amministrazione del personale	12.225	12.227	(2)
- Contabilità e tesoreria	13.494	14.355	(861)
- Viaggi e soggiorni	17.676	15.403	2.273
- Prestazioni professionali	18.917	15.393	3.524
- Contratto di outsourcing	25.941	26.840	(899)
- Servizi di mensa e ticket restaurant	27.495	27.305	190
- Utenze	28.100	33.230	(5.130)
- Manutenzione eccezionale	31.240	24.110	7.130
- Premi assicurazioni	37.550	31.652	5.898
- Altre prestazioni	24.743	38.076	(13.333)
Totale prestazioni diverse	**297.880**	**302.816**	**(4.936)**
TOTALE	**668.679**	**666.782**	**1.897**

Si evidenzia di seguito un dettaglio della posta "Servizi e lavori appaltati" relativamente ai rapporti intrattenuti con le società del Gruppo nel corso dell'esercizio 2005:

- ✓ servizi di gestione del patrimonio immobiliare:
  - o € 27.010 mila verso Grandi Stazioni;
  - o € 15.824 mila verso Ferservizi;
  - o € 14.495 mila verso Centostazioni;
- ✓ servizi informatici:
  - o € 10.909 mila verso TSF;
- ✓ trasporti, spedizioni e servizi appaltati:
  - o € 4.929 mila verso Trenitalia;
  - o € 1.967 mila verso Italferr;
  - o € 1.010 mila verso Omnia Express;

Il decremento della voce "Pulizia, autoservizi sostitutivi, trasporti e spedizioni ed altri" pari a € 2.075 mila è attribuibile principalmente alla riduzione dei costi per il servizio di trasporto e spedizione verso Trenitalia (€ 3.330 mila), parzialmente compensato dall'aumento dei servizi di pulizia verso mercato esterno per l'attivazione di nuovi impianti e dall'incremento dei lavori conto terzi a seguito dell'aumento delle attività svolte per i progetti relativamente alle tratte Torino-Novara e Roma-Napoli, come anche meglio descritto nel commento della presente Nota Integrativa della posta "Altri ricavi vendite e prestazioni-Lavori e forniture" a cui si fa rinvio.

La voce "Servizi di gestione del patrimonio immobiliare" pari a € 57.631 mila, ha subito una riclassifica rispetto all'esercizio 2004, che secondo una più corretta allocazione per natura dei conti, rialloca gli oneri per manutenzione verso Grandi Stazioni (€ 18.091 mila nel 2004) e verso Centostazioni (€ 5.853 mila nel 2004) nella posta "Manutenzioni e riparazioni", in considerazione anche del fatto che i costi di manutenzione delle stazioni sono oggetto di rendicontazione come previsto da Contratto di Programma. L'incremento della posta rispetto all'esercizio 2004, pari a € 4.649 mila, è in massima parte imputabile al conguaglio per l'anno 2005 degli oneri ed indennità complessi di stazione verso Grandi Stazioni (€ 2.275 mila), nonché ai maggiori oneri per i servizi immobiliari prestati da Ferservizi (€ 1.745 mila) relativi alle *fee* sulle gestioni condominiali e ai servizi di dismissione del patrimonio immobiliare di RFI.
In particolare i maggiori costi verso Ferservizi sono relativi alle *fee* applicate sui seguenti servizi:

- o attività di recupero crediti;
- o dismissione del patrimonio immobiliare di RFI che fino allo scorso anno veniva effettuato tramite FRE;
- o locazione immobili, i cui canoni sono aumentati a seguito di una più puntuale attività di ricognizione e regolarizzazione di situazioni pregresse, della messa a reddito di ulteriore patrimonio immobiliare e dell'adeguamento al tasso d'inflazione.

La voce Servizi informatici in outsourcing accoglie i costi per manutenzione software ed hardware sia verso la società TSF (€ 10.909 mila) sia verso il mercato esterno (€ 3.984 mila). In particolare l'incremento della voce pari a € 1.160 mila, è principalmente imputabile a maggiori costi per manutenzione software (€ 1.691 mila) e minori costi per manutenzione hardware (€ 796) entrambe verso la società TSF.

La voce "Manutenzioni e riparazioni" relativa ai beni immobili, che è stata oggetto della riclassifica sopra descritta, subisce un incremento pari a € 3.171 mila per effetto dei maggiori oneri sostenuti per la manutenzione dell'infrastruttura. La riduzione della voce "Riparazioni e manutenzioni sui beni mobili" di € 72 mila è da ricondurre principalmente al mercato esterno.

In particolare la voce "Manutenzioni e riparazioni" relativamente ai rapporti intrattenuti con le società del Gruppo è così dettagliata:

- € 1.010 mila verso Trenitalia;
- € 16.176 mila verso Grandi Stazioni;
- € 7.993 mila verso Centostazioni;
- € 431 mila verso Ferservizi;
- € 360 mila verso Ecolog.

La voce "Utenze", nell'esercizio 2005 pari a € 28.100 mila, registra un decremento rispetto al l'anno precedente pari a € 5.130 mila a seguito della conclusione della prima fase del progetto di volturazione delle utenze per acqua e gas a FRE, a Ferservizi e al DLF per i palazzi da loro direttamente utilizzati in via esclusiva. La seconda fase del progetto – relativa ai locali utilizzati non in via esclusiva – è stata attivata nel secondo semestre dell'esercizio 2005 e pertanto genererà o suoi effetti economici nel 2006.

L'incremento dei costi per prestazioni professionali di € 3.524 mila è imputabile ai maggiori oneri sostenuti per compensi agli avvocati, con particolare riferimento alla gestione del contenzioso Cosiac nonché della transazione con la società IPSE.

L'andamento dei costi relativi al contratto di *outsourcing* registra complessivamente una riduzione pari a € 899 mila, determinata principalmente da minori costi verso TSF per € 918 mila e verso Ferservizi per € 1.129 mila, contro maggiori oneri verso Ferrovie Real Estate per € 195 mila e verso Ferrovie dello Stato per € 914 mila.

L'incremento della voce "Premi assicurativi" di € 5.898 mila riguarda l'aumento delle tariffe assicurative applicate da Ferrovie dello Stato in fase di proroga del contratto stipulato nell'anno 2000 con la Compagnia Assicurazioni Generali SpA.

I costi di *facilities* pari a € 8.631 mila, esclusivamente verso Ferservizi, comprendono i seguenti servizi:

- gestione e rilascio dei titoli di viaggio nazionali ed internazionali (€ 1.200 mila);
- riproduzione di documenti e rilegatura da parte dei centri stampa (€ 2.200 mila);
- attività di ricevimento e controllo accessi (€ 2.340 mila);
- servizio di corrispondenza e notifica atti (€ 1.762 mila);
- servizi di fattorinaggio di palazzo (€ 280 mila), di autorimessa (€ 340 mila), di biblioteca (€ 184 mila) e di protezione aziendale (€ 166 mila).

L'incremento della voce pari a € 1.194 mila rispetto all'esercizio 2004 è imputabile principalmente alla definizione dei nuovi criteri di *pricing* e tariffa conseguenti alla rivisitazione del contratto.

I costi relativi alla manutenzione eccezionale, pari a € 31.240 mila, fanno parte dell'insieme di quegli interventi urgenti intesi alla sola riparazione dei danni di forza maggiore dovuti ad eventi eccezionali che escludono per loro natura la programmabilità. Ove nel corso di tali interventi vengano effettuate anche attività di rinnovo/miglioria, la quota relativa a queste

ultime viene capitalizzata. Tali costi si incrementano per € 7.130 mila a seguito di maggiori interventi per calamità naturali ed eccezionali.

La riduzione della posta pubblicità e *marketing* per € 1.403 mila, di cui € 1.799 mila verso Grandi Stazioni, € 325 mila verso Trenitalia e € 357 mila verso Centostazioni, è riconducibile allo "spacchettamento" tra le altre società del Gruppo del contratto con Viacom. Nel corso del 2005, infatti, a seguito della convenzione stipulata con la Società Viacom Outdoor Srl, non è più previsto che RFI sostenga gli oneri per conto delle altre società del Gruppo con successivo riaddebito alle stesse, ma che vengano stipulati singoli contratti per ciascuna di queste società.

La voce "Spazi serviti" riguarda gli oneri condominiali degli immobili gestiti da Ferservizi per gli spazi occupati da RFI che, rispetto all'esercizio 2004, si riducono di € 1.744 mila, per effetto del processo di liberazione spazi messo in opera dalla società nel corso del 2005.

L'incremento della voce "Viaggi e soggiorni" pari a € 2.273 mila è imputabile principalmente all'applicazione del nuovo CCNL che ha introdotto alcune modifiche al trattamento economico delle trasferte tra cui il rimborso delle spese documentate. La nuova normativa ha avuto un effetto economico solo a partire dall'ultima parte del secondo semestre 2004.
Nella suddetta posta è ricompreso l'onere verso Trenitalia per il "contributo al trasporto per motivi di servizio dei titolari di carta di libera circolazione" pari a € 4.813 mila.

La voce "Altre prestazioni" registra un decremento di € 13.333 mila correlato principalmente ad un accertamento prudenziale contabilizzato nell'esercizio precedente, come meglio indicato nel paragrafo "Altri debiti" della presente Nota Integrativa.

Per quanto attiene alla posta "Prestazioni diverse", si evidenziano di seguito i rapporti intrattenuti con le società del Gruppo nel corso dell'esercizio 2005:

- ✓ "Premi assicurativi" – per € 37.525 mila - e "Polfer" – per € 9.669 mila - sono esclusivamente verso la controllante Ferrovie dello Stato;
- ✓ "Personale distaccato" è principalmente verso Ferrovie dello Stato (€ 4.928 mila), e Trenitalia (€ 353 mila);
- ✓ "Servizi Amministrativi Generali di Gruppo" si compone secondo la seguente ripartizione:
  - o attività di service amministrativo per € 13.493 mila verso Ferservizi;
  - o servizi comuni per € 210 mila verso Ferrovie dello Stato ed € 335 mila verso Trenitalia;
  - o servizi di ferrotel per € 2.598 mila e di mense per € 1.014 mila verso Ferservizi;
  - o "Corsi di istruzione professionale" per € 2.315 mila verso Ferservizi, € 500 mila verso Isfort ed € 149 mila verso TSF.

Godimento di beni di terzi

La voce ammonta a € 38.241 mila ed è così dettagliata:

Descrizione	2005	2004	Differenze
Fitti e spese accessorie di locali privati	18.553	18.843	(290)
Rimborso oneri condominiali	611	0	611
Canoni per utilizzo brevetti - marchi	10.538	9.475	1.063
Locazioni e noleggio beni strumentali e altri beni	2.000	1.786	214
Altri canoni e noli	6.539	25.642	(19.103)
TOTALE	**38.241**	**55.746**	**(17.505)**

I costi per "Godimento di beni di terzi" registrano un decremento di € 17.505 mila principalmente dovuto alla riduzione della voce "Altri canoni e noli" (€ 19.103 mila) conseguente alla più corretta allocazione dei costi relativi al sistema GSM-R nella posta "Oneri diversi di gestione".
Nella posta "Fitti e spese accessorie di locali privati" sono da rilevare gli oneri verso Grandi Stazioni per € 10.088 mila e quelli verso Ferrovie Real Estate per € 7.839 mila relativi all'affitto per l'uso dei locali ceduti con la scissione.
La voce "Canoni per utilizzo brevetti" è relativa al canone per l'utilizzo del marchio verso la controllante Ferrovie dello Stato e registra un incremento di € 1.063 mila in quanto legato al maggiore volume di ricavi della Società nel 2005, come da contratto con la Controllante.
Inoltre, nella voce "Locazione e noleggio beni strumentali" è registrato il costo del noleggio carri nei confronti di Trenitalia (€ 1.957 mila).

Personale

La voce ammonta a € 1.582.173 mila ed è così dettagliata:

Descrizione	2005	2004	Differenze
Salari e stipendi	1.170.400	1.133.126	37.274
Oneri sociali	291.105	290.013	1.092
Trattamento di fine rapporto	111.304	110.510	794
Altri costi	9.364	1.812	7.552
TOTALE	**1.582.173**	**1.535.461**	**46.712**

Il costo del personale presenta, pur in presenza di una riduzione della consistenza media, un incremento di € 46.712 mila rispetto all'esercizio 2004 determinato principalmente dai seguenti

fattori, come anche descritto nel paragrafo delle "Risorse umane" della presente Relazione sulla Gestione:

- un incremento del costo per l'adeguamento dei minimi a seguito del rinnovo del CCNL per il biennio 2005/2006;
- un incremento del costo per *una tantum* relativa al rinnovo della parte economica del CCNL biennio 2005/2006;
- determinazione più puntuale della quota di accantonamento del TFR che include, nella base di calcolo, i ratei di 13^ mensilità (sei mesi) oltre al rateo di assegno personale pensionabile (APP – dodici mesi).

In particolare l'incremento della voce "Altri costi del personale" è imputabile all'effetto combinato di:

- contabilizzazione degli oneri liquidati al personale per il rinvio del pensionamento, meglio conosciuti come "*SuperBonus*" ex lege 243/2004 (€ 8.209 mila), precedentemente erogati all'INPS e contabilizzati nella voce "Oneri sociali";
- minori contributi per le quote associative al DLF (€ 349 mila) e del contributo pro-handicap (€ 361 mila).

Per i dettagli relativi alle consistenze del personale si fa rinvio al paragrafo "Dati sull'occupazione" della presente Nota Integrativa.

Ammortamenti e svalutazioni

La voce ammonta a € 966.834 mila ed è così dettagliata:

Descrizione	2005	2004	Differenze
Ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	27.185	22.131	5.054
Ammortamento delle immobilizzazioni materiali	931.213	1.807.836	(876.623)
Svalutazione dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilità liquide	8.436	5.349	3.087
TOTALE	966.834	1.835.316	(868.482)

Gli ammortamenti ammontano complessivamente a € 958.398 mila e registrano rispetto al 2004 un decremento di € 871.569 mila dovuto alla modifica dell'aliquote di ammortamento di diverse classi cespiti a seguito dell'attività di analisi sulla vita utile dei beni iscritti tra le immobilizzazioni materiali, secondo quanto già indicato nella sezione 2 "Contenuti e forma del bilancio" della presente Nota Integrativa.

L'effetto sul conto economico relativo all'esercizio 2005 di tale cambiamento nei coefficienti di ammortamento è pari a € 893.571 mila. Si precisa che tale variazione non ha alcun impatto sul risultato d'esercizio in quanto il valore degli ammortamenti viene neutralizzato con

l'utilizzo dell'integrazione fondo ristrutturazione, come già commentato nell'apposito paragrafo delle "Immobilizzazioni Materiali" della presente Nota Integrativa.
L'ammortamento dei cespiti ha dato luogo a prelevamenti dall'integrazione fondo ristrutturazione appostato nella posta A.5 a) dei Ricavi della produzione per un importo pari al totale degli ammortamenti registrati nell'esercizio 2005.

Per quanto riguarda le aliquote di ammortamento applicate si rimanda alla sezione 2 "Contenuti e forma del bilancio" della presente Nota Integrativa.

Nell'esercizio 2005 è stato ritenuto necessario procedere ad accantonamenti per svalutazione dei crediti per € 8.436 mila al fine di tenere conto di crediti ritenuti inesigibili, come commentato nella voce "Crediti dell'attivo circolante" della presente Nota Integrativa.

Variazione delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci

La voce ammonta a € 3.716 imputabile principalmente alla riduzione delle giacenze, come più ampiamente commentato nella voce "Rimanenze" della presente Nota Integrativa.

Accantonamenti per rischi e altri accantonamenti

La voce ammonta a € 104.748 mila ed è così dettagliata:

Descrizione	2005	2004	Differenze
Accantonamenti per rischi			
- Contenzioso	98.161	62.399	35.762
- Altri rischi	5.887	80.103	(74.216)
	104.048	142.502	(38.454)
Altri accantonamenti			
- Altri oneri	700	2.200	(1.500)
	700	2.200	(1.500)
TOTALE	104.748	144.702	(39.954)

La posta registra nel complesso un decremento rispetto all'esercizio 2004 corrispondente a € 39.954 mila dovuto soprattutto all'evoluzione del quadro normativo relativo all'energia elettrica, che – come ampiamente descritto nella voce di Nota Integrativa "Fondi per Rischi ed Oneri" a cui si fa rimando – ha portato a non operare accantonamenti in merito al relativo contenzioso.
Di contropartita si registra un incremento degli accantonamenti a fondo rischi per contenzioso del lavoro dovuto principalmente alla riquantificazione del fondo sia per pagamenti effettuati negli anni pregressi e non ricompresi nella stima originaria dello stesso (es. Sogaf, oneri contributivi, ultra trentasettenni), sia per una più puntuale stima del fondo per effetto della rivisitazione della procedura di quantificazione.

Nel corso del 2005, inoltre, si è proceduto ad effettuare ulteriori accantonamenti per € 12.485 mila al fondo contenzioso civile, al fine di adeguare tale fondo al rischio di possibili soccombenze per cause in corso con i fornitori per appalti di opere, servizi e forniture, anche a seguito dell'emanazione della nuova procedura che, consentendo la rilevazione sistematica delle riserve ed un'analisi dettagliata del contenzioso giudiziale, ha permesso la distinzione dei contenziosi relativi ad investimenti e quindi capitalizzabili quale maggior costo dei cespiti da quelli non capitalizzabili e la quantificazione più puntuale dei contenziosi in oggetto.

Oneri diversi di gestione

La voce ammonta a € 88.735 mila ed è così dettagliata:

Descrizione	2005	2004	Differenze
Costi diversi			
- Minusvalenze da alienazione beni del ciclo produttivo	307	814	(507)
- Spese partecipazione a mostre, fiere, ecc...	109	19	90
- Quote associative e contributi ad Enti vari	893	681	212
- Contributo trasporto gratuito titolari CLC	38.264	38.264	0
- Sopravvenienze passive della gestione caratteristica	1.737	5.928	(4.191)
- Altri costi	32.323	1.696	30.627
	73.633	47.402	26.231
Oneri tributari			
- IVA non detraibile	6.473	4.827	1.646
- ICI	3.712	3.711	1
- Imposta di registro	105	178	(73)
- Altre imposte	4.812	5.517	(705)
	15.102	14.233	869
TOTALE	88.735	61.635	27.100

Gli "Oneri diversi di gestione" presentano nel complesso un incremento rispetto all'esercizio precedente pari a € 27.100 mila dovuto principalmente all'incremento della voce "Altri costi" per € 30.627 mila. Tale variazione è imputabile in massima parte alla più corretta allocazione degli oneri relativi al sistema di interconnessione sul sistema GRM-S in tale voce rispetto alla precedente modalità di imputazione nella posta Godimento beni diversi. Tali costi sono ripartiti tra i gestori telefonici Vodafone per € 13.403 mila, Tim per € 13.866 mila, Wind per € 1.433 mila e Telecom per € 730 mila.

Il saldo della posta "Sopravvenienze passive della gestione caratteristica" è dovuto sostanzialmente all'aggiornamento della stima per gli anni 2003 e 2004 degli oneri relativi all'utilizzo del Marchio ed alle polizze assicurative verso Ferrovie dello Stato.

Si evidenzia che gli oneri derivanti dalle minusvalenze da alienazione beni del ciclo produttivo pari ad € 307 mila trovano copertura nell'utilizzo del fondo integrazione ex lege 448/98, come meglio commentato nella voce dei "Fondi Rischi ed Oneri" della presente Nota Integrativa.

Gli "Oneri tributari" restano sostanzialmente invariati rispetto all'esercizio 2004 registrando un lieve incremento pari ad € 869 mila: si evidenzia che l'"IVA non detraibile" da pro-rata maturata nell'esercizio 2005, per € 6.473 mila, trae origine dalle operazioni attive esenti e, principalmente, dalle attività di natura sanitaria e pertanto il suo incremento va correlato al corrispondente aumento di tali prestazioni.

Infine nella voce "Altre imposte" si evidenziano la tassa raccolta rifiuti solidi urbani per € 3.588 mila, la tassa di concessione governativa utenza TIM per € 192 mila, le tasse di circolazione per € 101 mila, l'imposta di bollo € 116 mila, altre imposte e tasse per € 815 mila (vidimazione libri contabili, occupazione spazi ed altro).

PROVENTI ED ONERI FINANZIARI

I proventi e oneri finanziari ammontano complessivamente a € 16.716 mila con una variazione in diminuzione di € 7.876 mila rispetto all'esercizio 2004. Essi risultano così composti:

Descrizione	2005	2004	Differenze
PROVENTI FINANZIARI			
Proventi da partecipazioni	0	0	0
Altri proventi finanziari:			
Da crediti iscritti nelle immobilizzazioni	0	0	0
Da titoli inscritti nelle immobilizzazioni che non costituiscono partecipazioni	0	0	0
Da titoli inscritti nell'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni	0	0	0
Proventi diversi dai precedenti			
- da imprese controllate	2.713	128	2.585
- da controllanti	21.175	24.799	(3.624)
- da altri			
- interessi attivi su c/c bancari e postali	*2.436*	*2.192*	*244*
- interessi di mora	*4.856*	*5.274*	*(418)*
- interessi su crediti	*123*	*149*	*(26)*
- diversi	*1.439*	*8.285*	*(6.846)*
Totale proventi diversi dai precedenti	32.742	40.827	(8.085)
Totale Altri proventi finanziari	32.742	40.827	(8.085)
Totale proventi finanziari	32.742	40.827	(8.085)
ONERI FINANZIARI			
Interessi ed altri oneri finanziari			
- verso imprese controllate	1	0	1
- verso controllanti	23	7	16
- verso altri			
- su debiti verso istituti finanziari	9.380	10.000	(620)
- diversi	6.641	6.418	223
	16.021	16.418	(397)
Totale oneri finanziari	16.045	16.425	(380)
Utili (perdite) su cambi			
- non realizzati	19	190	(171)
TOTALE Proventi e (Oneri) finanziari	16.716	24.592	(7.876)

Come ampiamente descritto in apposito paragrafo della Relazione sulla Gestione inerente la "gestione finanziaria", tale attività è demandata alla Capogruppo con la quale RFI intrattiene un conto corrente intersocietario.
Dalla gestione di detto conto corrente deriva un attivo pari a € 21.152 mila, derivante dalla differenza tra gli interessi attivi per € 21.175 mila e gli interessi passivi per € 23 mila.

Il decremento dei "proventi finanziari verso la Controllante" di € 3.624 mila è dovuto all'effetto combinato della riduzione degli interessi attivi sul conto corrente intersocietario (€ 8.703 mila), conseguente alla riduzione della giacenza media registrata nel corso del 2005 rispetto all'esercizio precedente e dall'incremento degli interessi sul credito IVA (€ 5.079 mila).

Nella voce interessi attivi da imprese controllanti sono ricompresi anche gli interessi maturati sull'IVA richiesta a rimborso per € 7.634 mila; tra gli interessi ed altri oneri su debiti verso controllanti sono invece ricomprese le commissioni passive su fidejussioni (€ 23 mila).

Tra i "Proventi diversi verso le imprese controllate" si evidenzia un incremento di € 2.585 mila relativo agli interessi maturati al 31 dicembre 2005 sul finanziamento concesso alla TAV in data 15.12.2004 (importo complessivo del finanziamento pari ad € 132.299 mila).

La voce "Proventi diversi dai precedenti" registra nel complesso una riduzione pari ad € 8.085 mila principalmente dovuta al decremento degli "interessi di mora verso fornitori" pari ad € 418 mila e dei "diversi" pari ad € 6.846 mila: in particolare tale ultima posta risente del venir meno della componente finanziaria relativa all'attualizzazione dei crediti verso la Società IPSE (€ 7.000 mila) a seguito della chiusura del rapporto contrattuale con la suddetta Società.

Tra gli "oneri finanziari su debiti verso istituti finanziari" sono compresi:

- gli interessi passivi sul finanziamento ISPA, pari a € 5.238 mila, capitalizzati al netto degli interessi attivi relativi all'operazione in oggetto (€ 282 mila), come descritto nella voce "Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni" della presente Nota Integrativa;
- gli interessi passivi relativi al mutuo acceso presso la Cassa Depositi e Prestiti, pari a € 3.221 mila.

Gli "oneri finanziari diversi", pari a € 6.641 mila, sono relativi principalmente agli interessi passivi maturati sui debiti nei confronti dell'INPS e dell'IPSEMA (€ 5.567 mila) per la riserva matematica, per i quali si rinvia a quanto commentato nel paragrafo della presente Nota Integrativa relativo alla voce "Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale".

Si evidenzia che nel corso dell'esercizio 2005 è stata effettuata una riclassifica che, secondo una più corretta allocazione dei conti per natura, evidenzia in un'apposita voce il saldo netto degli utili e perdite su cambi. Al 31 dicembre 2005 il saldo in oggetto presenta un utile pari a € 19 mila, relativo all'utile non realizzato sui crediti e debiti in valuta.

RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITA' FINANZIARIE

Nel corso dell'esercizio 2005 non sono state effettuate "Rettifiche di valore di attività finanziarie", mentre nel corso dell'esercizio 2004 si era proceduto ad accantonare a fondo svalutazione partecipazioni € 29 mila a fronte delle perdite della controllata SELF, ripianate in sede di approvazione di bilancio come meglio descritto nella Relazione sulla gestione.

PROVENTI ED ONERI STRAORDINARI

I proventi e oneri straordinari ammontano complessivamente a € 25.810 mila con una variazione in diminuzione di € 6.573 mila rispetto all'esercizio 2004. Essi risultano così composti:

Descrizione	2005	2004	Differenze
PROVENTI STRAORDINARI			
- Plusvalenze da alienazioni	887	531	356
- Recuperi e rimborsi al personale	1.437	637	800
- Altri proventi			
- Utilizzo fondo per esodi incentivati	*33.589*	*12.457*	*21.132*
- Utilizzo fondo integrazione ex lege 448/98	*7.672*	*50.010*	*(42.338)*
- Sopravvenienze attive	*60.664*	*63.226*	*(2.562)*
- Altri	*10.184*	*14.418*	*(4.234)*
	112.109	140.111	(28.002)
TOTALE PROVENTI STRAORDINARI	114.433	141.279	(26.846)
ONERI STRAORDINARI			
- Minusvalenze da alienazioni	7.672	51.051	(43.379)
- Imposte relative ad esercizi precedenti	11.624	5.484	6.140
- Oneri per esodi anticipati	33.589	12.457	21.132
- Altri			
- Sopravvenienze passive	*35.398*	*39.337*	*(3.939)*
- Altri	*340*	*567*	*(227)*
	35.738	39.904	(4.166)
TOTALE ONERI STRAORDINARI	88.623	108.896	(20.273)
TOTALE	25.810	32.383	(6.573)

La posta netta risulta in decremento per l'effetto combinato della riduzione dei "Proventi straordinari" (€ 26.846 mila) e del decremento degli "Oneri straordinari" (€ 20.273 mila).

Le "Sopravvenienze attive" nel corso dell'esercizio 2005 hanno riguardato:

- la cancellazione del debito nei confronti del personale per assegno malattia a seguito del rinnovo del contratto collettivo nazionale del lavoro (€ 12.287 mila) sottoscritto in data 23 giugno 2005 che ha modificato con effetto retroattivo le modalità di versamento dello stesso;
- rilascio del fondo mancati ammortamenti per € 9.265 mila risultato sovrastimato a seguito della revisione della vita utile dei cespiti;
- € 5.165 mila relativi agli indennizzi per perdite finanziarie art. 5 DPR 277/98 del Contratto di Programma di competenza 2002;

- € 1.531 mila relativi al rilascio del fondo IPSEMA risultato esuberante a seguito della verifica delle retribuzioni imponibili su cui è stato calcolato il premio assicurativo, risultato inferiore a quanto effettivamente dovuto;
- € 1.385 mila inerente il rilascio del fondo rischi per minusvalenze sui progetti di vendita in mancanza delle condizioni per mantenerlo iscritto in bilancio;
- maggiori costi (€ 7.331 mila) e minori ricavi (€ 9.198 mila) accertati negli esercizi precedenti;
- contributi c/terzi (€ 2.980 mila) riguardanti esercizi precedenti, indennizzi assicurativi (€ 3.544 mila), multe e penalità a fornitori (€ 2.374 mila);
- altre voci minori.

Le plusvalenze derivanti da alienazioni pari ad € 887 mila riguardano principalmente la vendita di terreni.

Le "Sopravvenienze passive" pari ad € 35.398 mila riguardano rettifiche contabili di esercizi precedenti inerenti la gestione patrimoniale, imposte e tasse, penalità, rettifiche di stima per utenze varie, costi verso il personale, ed altre voci minori; in particolare € 6.454 mila sono relativi alla gestione del contratto per il GSM-R e € 2.796 mila sono relativi ai contributi del Comune di Roma.

Tra gli "Altri oneri straordinari" si segnalano € 313 mila derivanti da accordi bonari sottoscritti da RFI con ditte appaltatrici di lavori a titolo di risarcimento danni, richiesti per maggiori oneri sostenuti, causati da fermo lavori (sospensioni), proroghe, ed altre cause dipendenti dall'Appaltante (RFI).

Le minusvalenze da alienazione, pari a € 7.672 mila, sono state neutralizzate dall'utilizzo del Fondo "Integrazione Fondo ristrutturazione 448/98" di pari importo.

La voce "Imposte esercizi precedenti" pari ad € 11.624 mila si riferisce principalmente all'accantonamento al Fondo Imposte (per € 8.470 mila) a fronte delle cartelle di pagamento in materia di "interessi su omesso o ritardato versamento di ritenute alla fonte" per gli anni 1993 - 1994 - 1995 - 1996 - 2000. Gli altri oneri si riferiscono ad altre imposte e tasse (TARSU, TOSAP, ecc.).

Imposte sul reddito di periodo, correnti differite e anticipate

Nell'esercizio 2005 sono stati contabilizzati € 26.500 mila per IRAP, in quanto il Valore della Produzione Netta imponibile dell'esercizio 2005 è positivo.

L'accantonamento contabilizzato trova la contropartita nei Debiti Tributari.

La riduzione delle aliquote di ammortamento 2005 sui cespiti, a seguito della revisione della relativa vita utile, determina un aumento della base imponibile ai fini dell'IRAP con conseguente aggravio in termini di imposta a carico dell'esercizio.
Il maggior onere per imposte verrà tuttavia sterilizzato mediante applicazione delle disposizioni dettate dall'art. 109, comma 4, lettera b), del DPR 917/1986 che consentono di dedurre ai soli fini fiscali, in sede di dichiarazione dei redditi, le maggiori quote d'ammortamento derivanti dall'applicazione delle aliquote massime fiscali previste dal DM 31 dicembre 1988 rispetto a quelle imputate a conto economico.

Il minor importo per imposte correnti, così imputato a conto economico, non comporta l'obbligo di rilevare corrispondenti oneri per imposte differite sulla differenza tra ammortamenti calcolati ai fini civilistici e ammortamenti calcolati ai fini fiscali in ragione del fatto che può ragionevolmente ipotizzarsi come remota la possibilità di dover sostenere futuri oneri fiscali sulla differenza stessa.

~~SEZIONE 4~~

ALTRE INFORMAZIONI

Numero medio dei dipendenti

Il numero medio dei dipendenti ammonta a 35.642 unità ed è così ripartito per categoria:

PERSONALE	2005	2004	Differenze
Dirigenti	362	363	(1)
Quadri	7.542	7.406	136
Altro personale	27.738	28.275	(537)
TOTALE	**35.642**	**36.044**	**(402)**

Compensi ad amministratori e sindaci

Si evidenziano di seguito i compensi complessivi spettanti agli Amministratori e ai membri del Collegio Sindacale per lo svolgimento delle proprie funzioni.

PERCIPIENTI	2005	2004	Differenze
Amministratori (*)	769	938	(169)
Sindaci	97	104	(7)
TOTALE	**866**	**1.042**	(176)

(*) le cifre comprendono tutti i compensi spettanti al Presidente ed all'Amministratore Delegato, compresi gli importi relativi agli elementi variabili; l'importo comprende altresì gli emolumenti previsti per i rimanenti Consiglieri di Amministrazione.

Roma, 4 maggio 2006

Il Consiglio di Amministrazione

Il Presidente

Informativa sull'attività di direzione e coordinamento

I dati essenziali della controllante Ferrovie dello Stato esposti nel seguente prospetto riepilogativo, richiesto dall'art. 2497 - bis del Codice Civile, sono stati estratti dal relativo bilancio per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2004.

Per un'adeguata e completa comprensione della situazione patrimoniale e finanziaria della controllante Ferrovie dello Stato al 31 dicembre 2004, nonché del risultato economico conseguito dalla società nell'esercizio chiuso a tale data, si rinvia alla lettura del bilancio, che corredato della relazione della società di revisione, è disponibile nelle forme e nei modi previsti dalla legge.

STATO PATRIMONIALE	**31.12.2004**	**31.12.2003**
ATTIVO:		
B) Immobilizzazioni	36.009.975	33.193.655
C) Attivo circolante	4.718.718	7.412.441
D) Ratei e risconti	29.604	3.606
TOTALE	**40.758.297**	**40.609.702**
PASSIVO:		
A) Patrimonio Netto:	35.648.487	33.328.786
Capitale	*35.784.871*	*33.120.316*
Riserve	*208.470*	*95.612*
Utile (perdita) dell'esercizio	*(344.854)*	*112.858*
B) Fondi per rischi e oneri	131.565	102.785
C) Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato	23.808	23.294
D) Debiti	4.953.098	7.151.804
E) Ratei e risconti	1.339	3.033
TOTALE	**40.758.297**	**40.609.702**
GARANZIE, IMPEGNI E ALTRI RISCHI	2.229.640	1.948.419

CONTO ECONOMICO	**2004**	**2003**
A) Valore della produzione	163.380	152.432
B) Costi della produzione	221.727	270.001
C) Proventi e oneri finanziari	31.242	226.003
D) Rettifiche di valore di attività finanziarie	(327.674)	(19.953)
E) Proventi e oneri straordinari	12.725	27.777
Imposte sul reddito dell'esercizio	(2.800)	(3.400)
Utile (perdita) dell'esercizio	(344.854)	112.858

Rendiconto finanziario

(valori in migliaia di euro)	31 dicembre 2005	31 dicembre 2004
Disponibilità monetarie nette iniziali	**1.895.550**	**2.316.249**
Flusso monetario generato da attività di esercizio		
Utile (perdita) del periodo	159	310
Ammortamenti	958.398	1.829.968
Svalutazione di immobilizzazioni	0	0
Variazione netta fondo T.F.R.	9.211	16.200
Variazione netta Fondi Rischi ed oneri	63.903	71.957
Plus/Minusvalenze da realizzo di immobilizzazioni	(19.462)	4.553
Ricavi non monetari	(1.003.346)	(1.995.440)
Variazione rimanenze	3.716	13.242
Variazione crediti commerciali e diversi	94.769	(474.824)
Variazione ratei e risconti attivi	(9.004)	(127)
Variazione debiti commerciali e diversi	377.826	324.619
Variazione ratei e risconti passivi	(199.063)	(109.433)
Totale	**277.108**	**(318.975)**
Flusso monetario generato da attività di investimento		
Investimenti in:		
- immobilizzazioni immateriali	(112.817)	(103.533)
Incremento da scissione TAV delle Immobilizzazioni immateriali		*(56.494)*
- immobilizzazioni materiali	(3.025.678)	(2.400.269)
Incremento da scissione TAV delle Immobilizzazioni materiali		*(151.237)*
Incremento da scissione FRE delle Immobilizzazioni materiali	*(314.894)*	
- partecipazioni	(408.472)	(172.018)
Decremento da scissione della Partecipazione TAV		*147.010*
Prezzo di realizzo cespiti dismessi	61.478	114.225
Variazione crediti finanziari	(158.410)	(473.475)
Decremento da scissione TAV dei Crediti Finanziari		*19.557*
Totale	**(3.958.793)**	**(3.076.234)**
Flusso monetario generato da attività di finanziamento		
Finanziamenti ricevuti	120.000	30.000
Incremento da scissione TAV dei Finanziamenti Concessi		*47.925*
Rimborsi effettuati	(14.364)	(13.344)
Rimborsi ricevuti	0	0
Conferimenti dei soci	3.035.555	2.664.555
Contributi in conto capitale	104.145	245.375
Assorbimento riserve	0	0
Incremento da scissione FRE del Capitale Sociale	*121.378*	
Totale	**3.366.714**	**2.974.511**
Dividendi erogati	0	0
Flusso monetario complessivo del periodo	**(314.971)**	**(420.699)**
Disponibilità monetarie nette finali	**1.580.579**	**1.895.550**
di cui: saldo del c/c intersocietario	1.222.524	1.407.609

RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE

PAGINA BIANCA

RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE AL BILANCIO D'ESERCIZIO 2005

Signor Azionista,

i fatti che hanno caratterizzato la gestione dell'esercizio 2005 sono analiticamente descritti nella "Relazione sulla gestione" redatta dagli amministratori; quelli che ad avviso del Collegio assumono una particolare rilevanza sono i seguenti:

- ***Scissione parziale di TAV SpA***

L'assemblea straordinaria delle società interessate, tenutasi nel mese di novembre 2005, ha approvato il progetto di scissione parziale della controllata TAV riguardante l'assegnazione a RFI del lotto funzionale AV/AC Roma-Gricignano con effetto dal 1° gennaio 2006.

E' la prima di una serie di scissioni che verranno realizzate per consentire a RFI, nella sua qualità di gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, di acquisire nel proprio patrimonio, di gestire e sfruttare economicamente i nodi ferroviari e le tratte del sistema AV/AC .

- ***Scissioni parziali di FRE SpA***

Nel quadro del programma predisposto per la riallocazione in RFI di aree ed immobili già assegnati a FRE SpA con la scissione dell'ottobre 2003, sono state approvate le prime due delle previste tre scissioni parziali di FRE. La prima scissione, che ha avuto effetto dal 25 luglio 2005, ha riguardato le aree delle Stazioni di Roma Tiburtina e di Torino San Paolo nonché altri beni minori, la seconda, completata a gennaio 2006, ha interessato in particolare gli immobili della Stazione di Torino Porta

Susa.

- ***Aumenti del capitale sociale***

Il capitale sociale è aumentato di complessivi 3.176,8 milioni di euro, passando da euro 26.756.202.833 ad euro 29.932.999.385, principalmente per effetto degli aumenti deliberati dall'assemblea straordinaria il 4 aprile (euro 2.554.625.649) e il 24 giugno 2005 (euro 360.863.320).

L'unico azionista "Ferrovie dello Stato S.p.A." ha altresì versato l'importo di euro 2.644.691.608 in conto futuri aumenti di capitale.

Attività di vigilanza

Nel corso dell'esercizio 2005 il Collegio Sindacale ha svolto l'attività di vigilanza prevista dalla legge, tenendo presenti anche i principi di comportamento raccomandati dai Consigli Nazionali dei Dottori Commercialisti e dei Ragionieri.

In particolare si riferisce quanto segue.

Le adunanze dell'Assemblea dei soci e le sedute del Consiglio di Amministrazione si sono svolte nel rispetto delle norme legislative e statutarie che ne disciplinano il funzionamento; nel corso di queste ultime il Collegio ha formulato le proprie considerazioni con particolare riferimento ai principi di corretta amministrazione e di economicità della gestione.

L'Amministratore Delegato, in perfetta aderenza a quanto stabilito dall'art. 2381 C.C. e dallo statuto sociale, ha fornito periodicamente notizie sul generale andamento della gestione e sulla sua prevedibile evoluzione nonché sulle operazioni di maggiore rilievo effettuate dalla società e dalle sue controllate, con particolare riferimento alla TAV S.p.A.. Significativa attenzione è stata rivolta agli investimenti del "Sistema AV/AC" ed all'evoluzione degli oneri di finanziamento, da contenere nell'ambito delle complessive risorse preordinate.

Nel corso delle riunioni periodiche tenute dal Collegio ex art. 2404 C. C., sono state effettuate

verifiche documentali, esaminata documentazione amministrativa e contabile ed approfondite specifiche problematiche, assumendo altresì informazioni dai responsabili di varie funzioni aziendali.

Nel corso degli incontri con la società di revisione "PricewaterhouseCoopers S.p.A.", diretti allo scambio di informazioni rilevanti per le rispettive attività, non sono emersi fatti censurabili o di rilievo. Nell'incontro riguardante il progetto di bilancio d'esercizio 2005 la società di revisione, oltre a confermare la rispondenza dei dati di bilancio alle scritture contabili, ha comunicato di ritenere adeguati gli accantonamenti disposti ai "fondi rischi ed oneri".

Nello svolgimento della vigilanza sull'adeguatezza dell'***assetto organizzativo*** della Società, sono state acquisite informazioni dai responsabili di varie funzioni ed operata una ricognizione del complessivo organigramma aziendale e delle responsabilità assegnate ai titolari delle strutture, senza rilevare discrasie organizzative degne di essere segnalate.

Sono state esaminate le risultanze dell'attività svolta nel 2005 dall'Organismo di Vigilanza, istituito ai sensi dell'art.6 del D.Lgs. 231/2001, da cui è emersa la sostanziale rispondenza del "modello organizzativo e di gestione" alle esigenze di legge e la sua generale osservanza da parte delle strutture organizzative sottoposte a verifica.

Per quanto riguarda l'***assetto amministrativo e contabile*** ed il sistema di controllo interno, oltre ad avere acquisito informazioni dalla società di revisione e dalle strutture interessate, sono state eseguite apposite verifiche mediante l'esame di documentazione e di procedure.

Tra le verifiche effettuate si segnalano quelle relative al funzionamento della nuova procedura di ciclo passivo implementata per soddisfare esigenze specifiche riguardanti le scadenze dei pagamenti. La nuova procedura, intesa a superare le esistenti problematiche amministrativo-contabili, ha prodotto effetti anche sull'organizzazione di "Ferservizi SpA" mediante l'istituzione di "poli specialistici", dislocati sul territorio nazionale, cui è stata affidata la gestione delle fatture

passive.

A seguito dell'indagine avviata dal Collegio sulla esigibilità e sulla contabilizzazione dei crediti scaduti, le strutture dedicate di RFI hanno riorganizzato in chiave più sistematica e razionale la propria attività, sfruttando allo scopo le potenzialità offerte dai sistemi informativi esistenti, ed hanno messo in atto strumenti gestionali ed organizzativi idonei al conseguimento di una maggiore efficienza, coinvolgendo anche "Ferservizi" che, tra le altre iniziative, ha istituito un apposito "comitato crediti".

Risultati dell'esercizio 2005

L'esame dei risultati dell'esercizio è stato effettuato sotto un duplice profilo:

- l'equilibrio economico cui deve tendere la gestione in relazione all'espresso vincolo posto al gestore dell'infrastruttura ferroviaria dalla normativa comunitaria, recepita dal D.Lgs. n.188 del 2003, che all'art.15, comma 1, impone il tendenziale equilibrio del conto economico, al netto degli ammortamenti;
- l'aspetto dinamico del conto economico posto a raffronto con i risultati dell'esercizio precedente.

Il conto economico dell'esercizio 2005 si riassume nei seguenti dati fondamentali:

(milioni di euro)

Valore della produzione	2.433,7
Costi della produzione	- 2.395,8
Margine operativo lordo	**37,9**
Accantonamenti e svalutazioni	- 113,1
Proventi diversi	54,4
Risultato operativo	**- 20,8**
Proventi finanziari	21,7

Proventi straordinari	25,8
Risultato ante imposte	**26,7**
Imposte sul reddito	- 26,5
Utile dell'esercizio	**0.2**

Come nel 2004, l'esercizio 2005 registra una situazione di equilibrio economico della gestione, corrispondendo all'obiettivo fissato dal D.Lgs. 188/2003.

Il MOL, che si attesta a 37,9 milioni, a fronte dell'importo di 1,4 milioni del precedente esercizio, ha beneficiato di un consistente incremento dei "ricavi delle vendite e delle prestazioni" (mln.108,3) solo parzialmente neutralizzato dal concomitante effetto dell'aumento dei costi della produzione – al netto delle capitalizzazioni - (mln.55,8) e della riduzione dei ricavi da Stato (mln.16).

Il risultato operativo, pur in miglioramento rispetto al 2004, permane negativo (mln.20,9) in quanto ai minori accantonamenti netti e svalutazioni (mln.40) ha corrisposto un consistente decremento dei proventi (mln.61) .

Gli apporti della gestione finanziaria e delle componenti straordinarie, seppure diminuiti di 12,5 milioni rispetto al 2004, hanno consentito di conseguire, dopo il pagamento di imposte per 26,5 milioni, un utile di 159.000 euro.

E' da segnalare positivamente la notevole riduzione degli ammortamenti (e quindi del corrispondente utilizzo del fondo di ristrutturazione ex lege 448/98 e del fondo integrativo), che sono passati da 1.830 a 958,4 milioni, in conseguenza della rideterminazione della vita utile di alcune categorie di cespiti iscritti nelle immobilizzazioni materiali, effettuata anche sulla base delle norme relative agli asset infrastrutturali contenute nel decreto 14 settembre 2005 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Piano d'impresa 2006-2010

Nel paragrafo dedicato alla "evoluzione prevedibile della gestione" gli amministratori hanno manifestato preoccupazione per la forte riduzione delle risorse pubbliche contenute nella legge finanziaria 2006 rispetto ai corrispettivi previsti dal "Contratto di programma" e dei trasferimenti occorrenti per la realizzazione degli investimenti programmati.

Tale situazione, rappresentata ampiamente dal Consiglio di Amministrazione in sede di esame del budget 2006, ha formato anche oggetto di considerazioni del Collegio (cfr. verbale 192 del 24 gennaio 2006), tese ad evidenziare che la rilevante riduzione dei trasferimenti statali, prevista per l'anno 2006 in relazione ad esigenze di contenimento della spesa pubblica, comprometterebbe, se protratta, il conseguimento dell'equilibrio economico, tenuto conto dell'esigenza del gestore dell'infrastruttura di garantire le condizioni per una gestione efficiente, soprattutto sotto il profilo della sicurezza dell'esercizio. La contestuale riduzione dei trasferimenti in conto impianti, necessari al completamento degli investimenti infrastrutturali già programmati, oltre a richiedere la rimodulazione del piano degli investimenti, genera una situazione di illiquidità da fronteggiare con oneroso indebitamento.

In tale quadro, le linee guida dell'aggiornamento al piano d'impresa 2006-2010, opportunamente approvate dal Consiglio di Amministrazione nella seduta del 27 aprile 2006, hanno individuato le condizioni cui è imprescindibilmente legato l'equilibrio economico-finanziario della gestione, necessariamente basate - oltre che sull'efficientamento dei costi costantemente condotto dalla struttura societaria - sul ripristino di adeguati flussi finanziari statali, di cui è ancor più avvertita l'esigenza in uno scenario che vede la progressiva entrata in funzione delle linee AV/AC.

Al contenimento dei costi di gestione la Società può concorrere anche riducendo l'onere[1] relativo alle stazioni gestite direttamente, adottando il modello gestionale delineato nella seduta del

[1] Milioni 64 nell'esercizio 2004

Consiglio di Amministrazione del 24 novembre 2005 avente l'obiettivo della massimizzazione dei ritorni "...attraverso la riqualificazione, l'aumento delle aree a reddito e dei canoni di locazione, la chiusura delle piccole stazioni e la concessione di comodati".

In considerazione dell'obiettiva difficoltà di reperimento interno delle risorse per gli investimenti occorrenti alla riqualificazione delle stazioni, potrebbero ricercarsi le soluzioni idonee a promuovere operazioni di "finanza di progetto".

Conclusioni

Il Collegio ha verificato la generale conformità del bilancio alle norme di legge che ne disciplinano la formazione ed ha riscontrato la sua rispondenza ai fatti di cui ha avuto conoscenza nell'espletamento dei propri compiti.

Ha altresì verificato l'osservanza delle norme di legge inerenti la predisposizione della relazione sulla gestione e la completezza delle informazioni in essa contenute.

Pur possedendo partecipazioni di controllo la società non ha predisposto il bilancio consolidato, avvalendosi dell'esonero previsto dall'art. 27, comma 3, del D.Lgs. 127/1991, in quanto detto bilancio sarà redatto dalla controllante "Ferrovie dello Stato S.p.A.".

Ai sensi dell'art. 2497-bis C. C. sono stati riportati nella nota integrativa i dati essenziali dell'ultimo bilancio della "Ferrovie dello Stato S.p.A.", che esercita su RFI l'attività di direzione e coordinamento.

Nella redazione del bilancio, gli amministratori non hanno fatto ricorso alla deroga prevista dall'art. 2423, quarto comma, C.C. .

Ai sensi dell'art. 2426, punto 5, C .C., è stato espresso il consenso all'iscrizione nell'attivo patrimoniale di costi di ricerca e sviluppo.

Non sono pervenute al Collegio denunce ex art. 2408 C. C..

Il Collegio non ha ancora avuto conoscenza della relazione della società di revisione sul bilancio,

ma detta società ha comunicato al Consiglio di Amministrazione l'assenza di rilievi.

In relazione a quanto precede, si propone all'assemblea di approvare il bilancio d'esercizio chiuso il 31 dicembre 2005 e la destinazione dell'utile indicata dagli amministratori.

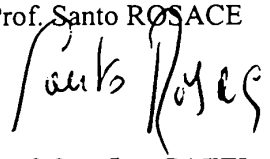
Roma, 12 maggio 2006

IL COLLEGIO SINDACALE

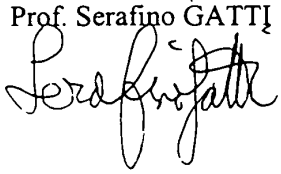
Dott. Giancarlo SETTIMI - (Presidente)



Prof. Santo ROSACE - (Sindaco effettivo)



Prof. Serafino GATTI - (Sindaco effettivo)



RELAZIONE
DEL COLLEGIO DEI REVISORI

PAGINA BIANCA

PRICEWATERHOUSECOOPERS

RELAZIONE DELLA SOCIETA' DI REVISIONE AI SENSI DELL'ARTICOLO 2409 - TER DEL CODICE CIVILE

RETE FERROVIARIA ITALIANA SPA

BILANCIO D'ESERCIZIO AL 31 DICEMBRE 2005

PAGINA BIANCA

RELAZIONE DELLA SOCIETA' DI REVISIONE AI SENSI DELL'ARTICOLO 2409 - TER DEL CODICE CIVILE

All'Azionista di
Rete Ferroviaria Italiana SpA

1 Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio d'esercizio della Rete Ferroviaria Italiana SpA chiuso al 31 dicembre 2005. La responsabilità della redazione del bilancio compete agli amministratori della Rete Ferroviaria Italiana SpA. E' nostra la responsabilità del giudizio professionale espresso sul bilancio e basato sulla revisione contabile.

2 Il nostro esame è stato condotto secondo gli statuiti principi di revisione. In conformità ai predetti principi, la revisione è stata pianificata e svolta al fine di acquisire ogni elemento necessario per accertare se il bilancio d'esercizio sia viziato da errori significativi e se risulti, nel suo complesso, attendibile. Il procedimento di revisione comprende l'esame, sulla base di verifiche a campione, degli elementi probativi a supporto dei saldi e delle informazioni contenuti nel bilancio, nonché la valutazione dell'adeguatezza e della correttezza dei criteri contabili utilizzati e della ragionevolezza delle stime effettuate dagli amministratori. Riteniamo che il lavoro svolto fornisca una ragionevole base per l'espressione del nostro giudizio professionale.

Per il giudizio relativo al bilancio dell'esercizio precedente, i cui dati sono presentati ai fini comparativi secondo quanto richiesto dalla legge, si fa riferimento alla relazione da noi emessa in data 18 aprile 2005.

3 A nostro giudizio, il bilancio d'esercizio della Rete Ferroviaria Italiana SpA al 31 dicembre 2005 è conforme alle norme che ne disciplinano i criteri di redazione; esso pertanto è redatto con chiarezza e rappresenta in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria e il risultato economico della società.

4 Portiamo alla Vostra attenzione i seguenti aspetti:

4.1 Come descritto dagli amministratori nella loro relazione al paragrafo "Evoluzione prevedibile della gestione", la Legge Finanziaria 2006, tra le altre cose, ha ridotto significativamente le risorse a disposizione della società rispetto a quanto in precedenza convenuto nell'ambito del Contratto di Programma sia per il 2006 che per gli

Sede legale e amministrativa: Milano 20149 Via Monte Rosa 91 Tel. 0277851 Fax 027785240 Cap. Soc. 3.754.400,00 Euro i.v., C.F. e P. IVA e Reg. Imp. Milano 12979880155 Iscritta al n. 43 dell'Albo Consob - Altri Uffici: **Bari** 70125 Viale della Repubblica 110 Tel. 0805429863 - **Bologna** 40122 Via delle Lame 111 Tel. 051526611 - **Brescia** 25124 Via Cefalonia 70 Tel. 0302219811 - **Firenze** 50129 Viale Milton 65 Tel. 0554627100 - **Genova** 16121 Piazza Dante 7 Tel. 01029041 - **Napoli** 80121 Piazza dei Martiri 30 Tel. 0817644441 - **Padova** 35137 Largo Europa 16 Tel. 0498762677 - **Palermo** 90141 Via Marchese Ugo 60 Tel. 091349737 - **Parma** 43100 Viale Tanara 20/A Tel. 0521242848 - **Roma** 00154 Largo Fochetti 29 Tel. 06570251 - **Torino** 10129 Corso Montevecchio 37 Tel. 011556771 - **Trento** 38100 Via Manzoni 16 Tel. 0461237004 - **Treviso** 31100 Viale Felissent 90 Tel. 0422696911 - **Trieste** 34125 Via Cesare Battisti 18 Tel. 0403480781 - **Udine** 33100 Via Poscolle 43 Tel. 043225789 - **Verona** 37122 Corso Porta Nuova 125 Tel. 0458002561

anni successivi, generando squilibri prospettici sotto il profilo economico/finanziario, anche alla luce dei vincoli gestionali propri del Gestore dell'infrastruttura ferroviaria. La società ha conseguentemente avviato la stesura di un piano, da attuarsi di concerto con la capogruppo Ferrovie dello Stato SpA, contenente linee guida che prevedono:i) ulteriori recuperi di efficienza nel rispetto degli standard di sicurezza, ii) il ripristino a partire dal 2007 dei corrispettivi da Stato per il Contratto di Programma a livello ante 2006, iii) l'effettiva e tempestiva erogazione in conto impianti (come previsto dalla Legge Finanziaria 2006) da parte dello Stato delle risorse finanziarie necessarie per gli investimenti nella rete tradizionale e nelle partecipazioni, nonché degli stanziamenti necessari per il completamento del sistema dell'Alta Velocità e delle relative erogazioni previste per il primo periodo di sfruttamento dello stesso. Gli amministratori hanno evidenziato che, oltre alle azioni individuate e ricadenti sotto il diretto controllo della società, l'intervento dello Stato sarà determinante per consentire alla società di far fronte ai rilevanti impegni assunti e da assumere, e di rispettare – al di là del risultato economico negativo previsto per il 2006 – il vincolo di equilibrio economico-finanziario richiesto dal DLgs 188/2003.

4.2 Come indicato dagli amministratori nella nota integrativa, il bilancio al 31 dicembre 2005 riflette gli effetti discendenti dalla perizia di valutazione ex articolo 2343 effettuata nel 2002 nell'ambito del conferimento di Rete Ferroviaria Italiana SpA dal Ministero dell'Economia e delle Finanze a Ferrovie dello Stato SpA; in particolare, tra l'altro, nel passivo al 31 dicembre 2005 sono iscritti: i) il fondo di ristrutturazione ex lege 448/98 (comprensivo della relativa integrazione effettuata in sede peritale) per 22,4 miliardi di Euro (23,4 miliardi di Euro al 31 dicembre 2004), il cui utilizzo a fronte degli ammortamenti è destinato a consentire, nell'ottica di quanto previsto dal Dlgs 188 dell'8 luglio 2003, che i conti del gestore dell'infrastruttura ferroviaria presentino un tendenziale equilibrio tra i ricavi tipici ed i costi relativi alla gestione dell'infrastruttura, al netto appunto degli ammortamenti; ii) il fondo oneri manutenzione ordinaria ed interessi intercalari per 4,2 miliardi di Euro (invariato rispetto al 31 dicembre 2004) destinato, nell'attuale contesto regolamentare di riferimento, a fronteggiare oneri sia manutentivi che connessi all'avvio del sistema dell'Alta Velocità/Alta Capacità non altrimenti ristorati da contributi in conto esercizio.

Gli amministratori hanno indicato: i) di avere utilizzato complessivamente il fondo di ristrutturazione, come consentito dal Dlgs 188/2003, per ammortamenti e minusvalenze per circa 1 miliardo di Euro (1,8 miliardi di Euro al 31 dicembre 2004) e ii) e che la consistenza di questo fondo al 31 dicembre 2005 (22,4 miliardi di Euro), tenuto conto del valore complessivo dell'infrastruttura a pari data (53,7 miliardi di Euro) e dei piani di investimento, consente di neutralizzare il costo prospettico degli ammortamenti in un'ottica di periodo medio–lungo. Inoltre, in tema di ammortamenti, gli amministratori hanno indicato nella nota integrativa le considerazioni alla base delle quali è stata rideterminata la vita utile di alcune tipologie di cespiti.

4.3 Come indicato nella relazione sulla gestione, alcuni dei precedenti rappresentanti della società e di una sua controllata risultano coinvolti in procedimenti giudiziari attualmente in corso. Nella relazione stessa si evidenzia che, con riferimento a tali procedimenti, allo stato non sono emersi elementi che possano far ritenere che la società sia esposta a passività o perdite, né comunque elementi che possano apprezzabilmente interessare la situazione patrimoniale, economica e finanziaria della società.

4.4 Come indicato nella nota integrativa, la società si è avvalsa della facoltà prevista dalla legge di non predisporre il bilancio consolidato, pur in presenza di significative partecipazioni di controllo, in quanto controllata dalla Ferrovie dello Stato SpA che è tenuta alla redazione del bilancio consolidato. Copia del bilancio consolidato della controllante, della relazione sulla gestione e dell'organo di controllo saranno resi pubblici ai sensi di legge. Nella nota integrativa, nel capitolo "Immobilizzazioni finanziarie: Partecipazioni", è stato indicato che dall'applicazione del metodo del patrimonio netto, nella valutazione delle partecipazioni, non sarebbero derivati significativi effetti sul bilancio d'esercizio.

Roma, 16 maggio 2006

PricewaterhouseCoopers SpA

Luciano Festa
(Revisore contabile)

PAGINA BIANCA

FERROVIE DELLO STATO

Progetto di Bilancio al 31 dicembre 2005

- del Gruppo Ferrovie dello Stato
- di Ferrovie dello Stato S.p.A.

PAGINA BIANCA

BILANCIO
2005

LA MISSION DEL GRUPPO FERROVIE DELLO STATO

Noi realizziamo per i nostri Clienti opere e servizi
nel trasporto ferroviario e contribuiamo a sviluppare
per il Paese un grande progetto di mobilità e di logistica

VALORI SUI QUALI SIAMO IMPEGNATI

La qualità della vita e il successo dei nostri ***Clienti***

*Lo sviluppo dell'****Impresa*** *nel rispetto dell'ambiente e del territorio*

*L'****Innovazione*** *riferimento costante per l'eccellenza*

La ***lealtà*** *e la* ***professionalità*** *al centro del nostro operare*

PAGINA BIANCA

INDICE

- **Organi sociali di Ferrovie dello Stato S.p.A. e Società di revisione**
- **Lettera del Presidente e Amministratore Delegato**

Il Gruppo nel 2005

- Risultati consolidati raggiunti nel 2005
- Principali eventi dell'anno
- Risorse umane
- Politica ambientale
- Rapporto con i clienti

Relazione sulla gestione

- Quadro macroeconomico
- Andamento dei mercati di riferimento e del traffico ferroviario nazionale
- Andamento economico e situazione patrimoniale – finanziaria del Gruppo
- Gestione finanziaria
- Andamento economico e situazione patrimoniale – finanziaria di Ferrovie dello Stato S.p.A.
- Rapporti di Ferrovie dello Stato S.p.A. con parti correlate
- Investimenti
- Attività di ricerca e sviluppo
- Azioni proprie della Capogruppo
- Altre informazioni:
  - Indagini e procedimenti giudiziari
  - Interventi/trasferimenti per il Gruppo di risorse pubbliche di competenza del 2005
  - Decreto legislativo 231/2001
  - Decreto legislativo 196/2003
  - Principi contabili internazionali

- Informazioni riguardanti le principali società che operano nel Gruppo:
  - Andamento economico e situazione patrimoniale – finanziaria per società
  - Altre attività del Gruppo
- Fatti di rilievo intervenuti dopo la chiusura dell'esercizio
- Evoluzione prevedibile della gestione:
  - Prospettive dell'esercizio in corso e profili evolutivi
    - del Gruppo
    - di Ferrovie dello Stato S.p.A.
- Proposta di destinazione del risultato dell'esercizio di Ferrovie dello Stato S.p.A.

PROGETTO DI BILANCIO CONSOLIDATO DEL GRUPPO FERROVIE DELLO STATO AL 31 DICEMBRE 2005

Stato Patrimoniale e Conto Economico

- Stato Patrimoniale attivo
- Stato Patrimoniale passivo
- Conti d'ordine
- Conto Economico

Nota Integrativa

- Sezione 1: Contenuto e forma e del bilancio consolidato
- Criteri generali
    - Area di consolidamento
    - Variazioni area di consolidamento
    - Metodi di consolidamento
    - Moneta di conto
    - Bilanci in valuta
    - Criteri di valutazione
- Sezione 2: Criteri di redazione del bilancio consolidato e criteri di valutazione di Gruppo
- Sezione 3: Analisi delle voci di bilancio e delle relative variazioni
- Sezione 4: Altre informazioni

Allegato n. 1 - Elenco delle imprese incluse nel consolidamento con il metodo integrale

Allegato n. 2 - Elenco delle partecipazioni valutate con il metodo del patrimonio netto

Allegato n. 3 - Elenco delle altre partecipazioni non consolidate

Allegato n. 4 - Elenco delle imprese entrate nell'area di consolidamento nell'esercizio di riferimento

Allegato n. 5 - Mappa di consolidamento al 31 dicembre 2004

Allegato n. 6 - Rendiconto finanziario

PROGETTO DI BILANCIO DI ESERCIZIO DI FERROVIE DELLO STATO S.p.A. AL 31 DICEMBRE 2005

Stato Patrimoniale e Conto Economico

- Stato Patrimoniale attivo
- Stato Patrimoniale passivo
- Conti d'ordine
- Conto Economico

Nota Integrativa

- Sezione 1: Contenuto e forma del bilancio
- Sezione 2: Criteri di redazione del bilancio e criteri di valutazione
- Sezione 3: Analisi delle voci di bilancio e delle relative variazioni
  - Stato patrimoniale attivo
  - Stato patrimoniale passivo
  - Conti d'ordine
  - Conto economico
- Sezione 4: Altre informazioni

Allegato n. 1 - Rendiconto finanziario

Organi sociali di Ferrovie dello Stato S.p.A. e Società di revisione

Consiglio di Amministrazione:	
Presidente e Amministratore Delegato	**Elio Cosimo Catania**
Consiglieri	**Luciano Canepa**
	Clemente Carta (*)
	Roberto Ulissi
	Stefano Zaninelli
Collegio Sindacale:	
Presidente	**Pompeo Cosimo Pepe**
Sindaci effettivi	**Roberto Polini**
	Santo Rosace
Sindaci supplenti	**Roberto Ferranti**
	Cinzia Simeone

Società di revisione:

PRICEWATERHOUSE COOPERS S.p.A.

(*) nominato, in sostituzione del Consigliere dimissionario Marco Staderini, per cooptazione dal Consiglio di Amministrazione del 13 giugno 2005 e confermato in carica dalla successiva Assemblea dei Soci del 23 giugno 2005

Lettera del Presidente e Amministratore Delegato

Gentili Azionisti,

il Vostro Gruppo, come spesso accade per le realtà complesse, si trova ad attraversare una fase particolare e delicata del suo percorso di sviluppo. Volendo sintetizzare, questa fase può essere caratterizzata da due momenti, uno operativo e uno di sostenibilità economico-finanziaria. La difficoltà nel trovare il giusto punto di equilibrio fra questi due aspetti è tanto più vera se si considera che Ferrovie dello Stato è una società per azioni e come tale deve rispondere a dettati normativi e vincoli di mercato e, nello stesso tempo, ha l'obbligo di garantire l'erogazione di un servizio di pubblica utilità che implica una considerevole mole di investimenti.

Nel corso del 2005 sul versante "operativo" abbiamo raggiunto importanti risultati, sulla scia del processo di miglioramento che avevamo avviato a partire dalla metà del 2004 e che mirava al raggiungimento dei livelli di efficienza, efficacia, rapidità di esecuzione e flessibilità necessari per competere sul mercato di riferimento e rilanciare la fase di sviluppo del Gruppo.

Notevoli progressi sono stati raggiunti in numerose aree, tra le quali:

- *il livello di sicurezza che ci pone ai vertici europei ed in continuo miglioramento, nonostante le tristi note di Crevalcore e di Roccasecca;*
- *la puntualità sia sul trasporto regionale che su quello a media – lunga percorrenza che nel 2006 è ai massimi storici (90/92%);*
- *la crescita del mercato passeggeri per la prima volta dopo 9 anni;*
- *l'attivazione nei tempi dei primi tratti di alta velocità nella storia del nostro Paese (Roma – Napoli e Torino – Novara);*
- *i nuovi servizi alla clientela;*
- *il livello e la qualità degli investimenti infrastrutturali, di tecnologia e per il materiale rotabile;*
- *l'efficientamento dei processi manutentivi, sia sulla rete che sul materiale rotabile;*
- *l'avanzamento dei lavori di riqualificazione delle stazioni nel rispetto dei tempi.*

Tutti i progressi raggiunti sono frutto degli sforzi e della professionalità delle nostre persone che, anche grazie ad un "nuovo" modo di lavorare, hanno creato un team più coeso e un'azienda più integrata.

Passando all'altra dimensione, quella economico – finanziario, nutriamo invece importanti preoccupazioni soprattutto in termini di prospettive future a causa:

- *degli investimenti e delle spese straordinarie per recuperare il deficit di qualità e manutentivo del materiale rotabile, accumulatosi negli ultimi anni, e che dovrà proseguire;*
- *del perdurante quadro di blocco tariffario che ci vede da tempo di gran lunga sotto la media europea e che ovviamente non ci consente di assorbire i necessari investimenti in qualità e ammodernamento;*

- *dei tagli nei trasferimenti in conto economico ed in conto investimento, determinati dalla manovra di finanza pubblica 2006.*

****

Il conto economico consolidato dell'anno 2005 chiude con una perdita di € 465 milioni che si confronta con la perdita di € 125 milioni del 2004.

Sul lato dei ricavi da traffico registriamo una crescita sia sul fronte del traffico viaggiatori, grazie in particolare al potenziamento dell'offerta dei treni Eurostar sulla media - lunga percorrenza, che del traffico merci, quest'ultimo grazie all'acquisizione di nuove realtà operative nel settore. Complessivamente i ricavi operativi registrano una crescita del 2,3% che non è stata però sufficiente a compensare l'aumento dei costi in un quadro di recupero del debito di qualità accumulato nel tempo.

Il peggioramento del risultato netto rispetto al 2004 è principalmente connesso agli oneri derivanti dall'avvio del crash program sulla manutenzione dei rotabili e agli altri costi finalizzati al sostegno della qualità del servizio, oltre che all'incremento del costo del personale che sconta gli effetti del rinnovo del CCNL delle attività ferroviarie.

L'anno che si è chiuso è stato peraltro caratterizzato da due operazioni di natura contabile connesse al materiale rotabile.

Una, la svalutazione del magazzino di Trenitalia (€ 98 milioni), in vista della massiccia esclusione nel periodo 2005-2009 dal parco operativo dei rotabili tecnologicamente più antiquati in concomitanza dell'entrata in esercizio dei nuovi.

L'altra, la decisione, presa in aderenza alla prassi internazionale e a seguito della ristrutturazione del comparto manutentivo di Trenitalia, di non procedere più alla capitalizzazione delle manutenzioni cicliche del materiale rotabile. Quest'ultima operazione non ha prodotto effetti significativi sul risultato economico in considerazione dell'effetto dei minori ammortamenti sulle capitalizzazioni pregresse.

****

La situazione prospettica del Gruppo, risulta ancora più critica se si considera che sui conti economici dei prossimi anni graveranno maggiori costi per l'innalzamento della qualità dei servizi alla clientela e maggiori ammortamenti ed oneri finanziari conseguenti al piano d'investimenti per il materiale rotabile e per la rete AV/AC.

D'altra parte non possiamo arrestare il processo di miglioramento avviato, alla cui base ci sono ingenti investimenti in rete, tecnologie e materiale rotabile, che permetterà di chiudere i debiti di qualità e modernità che l'azienda si porta dietro da anni.

Tenuto conto della difficile situazione sopra descritta nel corso dei primi mesi del 2006 abbiamo aggiornato le linee guida del piano d'impresa che, assumendo il definirsi di un quadro tariffario e di finanza pubblica favorevole per il Gruppo, consentirà il raggiungimento della sostenibilità economica in termine di risultato operativo a partire dal 2010 ed in termini di risultato netto a partire dal 2012.

Detto piano si basa sull'attuazione delle seguenti linee strategiche:

- *rafforzamento Gruppo Industriale Integrato;*
- *crescita bilanciata e selettiva;*

- *specializzazione operativa;*
- *profondo taglio di costi/spese;*
- *selettività degli investimenti in rete e materiale rotabile;*
- *rafforzamento dei processi industriali;*
- *ulteriore efficienza nei processi di supporto;*

nel presupposto del verificarsi di tali variabili esogene:

- *incremento delle tariffe del trasporto passeggeri a media lunga percorrenza del 4% in media annua a partire dal 2007;*
- *ripristino di almeno 500 milioni di euro relativi ai trasferimenti pubblici in conto esercizio a partire dal 2007, in linea ai corrispettivi della media europea e peraltro dovuti al Gruppo FS in base ai contratti;*
- *interventi a sostegno del trasporto combinato;*
- *ripristino dei flussi di investimenti per la rete dal 2007, con effettiva erogazione in conto impianti delle risorse necessarie per la rete tradizionale e secondo il nuovo modello di finanziamento per il completamento dell'Alta Velocità;*
- *erogazione del differenziale costi-ricavi dell'Alta Velocità fino a che lo sviluppo della stessa non consentirà la restituzione delle risorse anticipate.*

Al venire meno delle assunzioni sopraindicate andrebbe a configurarsi uno scenario di particolare pesantezza sul piano delle azioni gestionali da porre in essere. Scenario che, ancorché doverosamente elaborato, si auspica fortemente di non dover prospettare, tenuto conto del rilevante impatto sociale sotteso (riduzione dei servizi e dei livelli occupazionali) in grado di compromettere lo sviluppo sostenibile della mobilità in Italia.

Sulla base di quanto suesposto, si ritiene che l'Azionista debba dare indicazioni soprattutto in riferimento alle modalità/strumenti per il finanziamento degli investimenti necessari al Gruppo, per garantire il livello di servizio alla clientela e per i quali il Gruppo stesso non ha possibilità di indebitamento autonomo.

Si garantisce, comunque, che proseguirà ancora più intenso l'impegno del Gruppo per tendere al risanamento, facendo leva sui due elementi, che restano la vera e propria ricchezza del Gruppo: sicurezza e risorse umane.

Elio Cosimo Catania

IL GRUPPO NEL 2005

PAGINA BIANCA

I RISULTATI CONSOLIDATI RAGGIUNTI NEL 2005

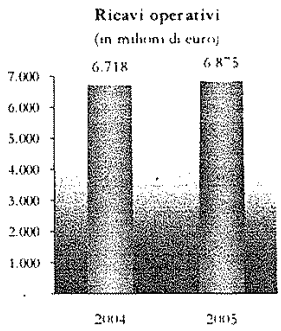
(in milioni di euro)

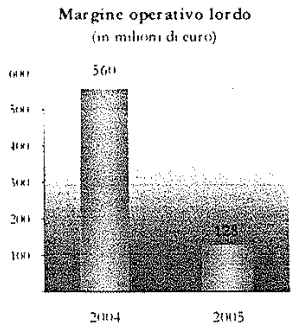
	2005	2004
Principali dati economici, patrimoniali e finanziari		
Ricavi operativi	6.875	6.718
Costi operativi	6.747	6.158
Margine operativo lordo	128	560
Risultato operativo	(374)	4
Risultato netto	(465)	(125)
Capitale investito netto	56.487	49.316
Patrimonio netto	38.539	35.998
Indebitamento finanziario netto	17.948	13.318
Debt/Equity	0,47	0,37
Investimenti tecnici del periodo	8.528	8.447
Flusso di cassa generato da attività di esercizio	316	1.062
Principali dati operativi		
Lunghezza della rete ferroviaria (km)	16.225	15.915
Viaggiatori km (milioni) (1)	48.057	47.471
Tonnellate km (milioni) (2)	22.199	23.271
Dipendenti (3)	97.599	99.305

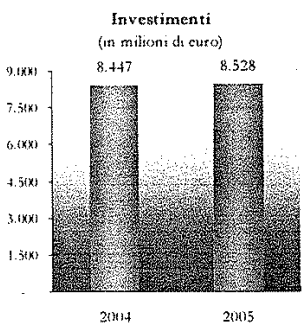
(1) Include il traffico su gomma

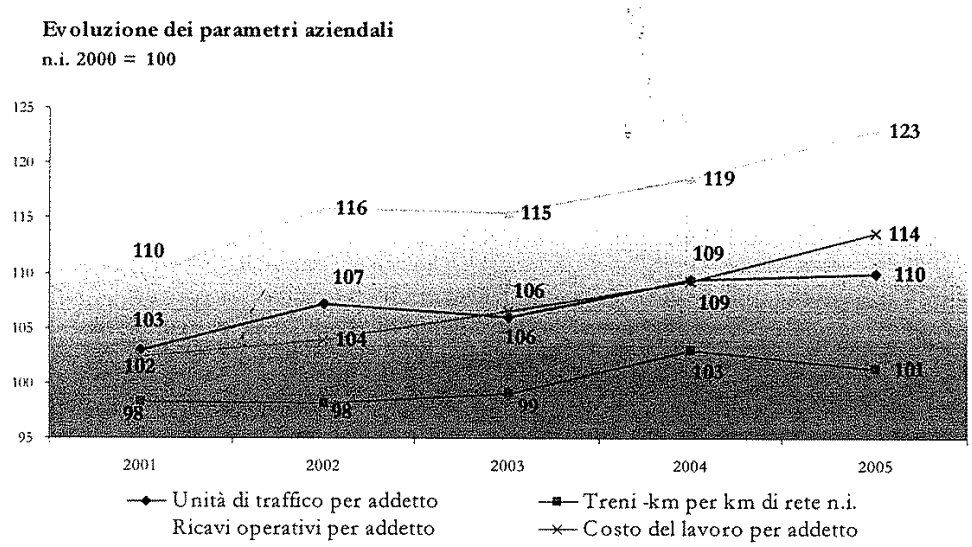
(2) Dato riferito al solo trasporto ferroviario

(3) Consistenza di fine periodo (società consolidate integralmente, compresa la Capogruppo)









PRINCIPALI EVENTI DELL'ANNO

Gennaio

- Trenitalia S.p.A. esercita il diritto a cedere l'intera quota posseduta nella società BOPA Grandi Biglietterie S.r.l., pari al 20% del capitale sociale, alla società Bonomi e Pagani BOPA S.r.l., così come previsto dal contratto di opzione stipulato in data 4 dicembre 2003.

Febbraio

- FS Cargo S.p.A. perfeziona l'acquisto dell'intera quota (29%) di azioni di proprietà di Intercontainer - Interfrigo S.A., nel capitale sociale di Italcontainer S.p.A. Pertanto, FS Cargo S.p.A. detiene attualmente il 100% del capitale sociale di Italcontainer S.p.A.

Marzo

- In accordo al mandato conferito in data 17 dicembre 2004, a seguito di apposito Decreto del Ministero dell'Economia e delle Finanze, da TAV S.p.A. ed RFI S.p.A. ad Infrastrutture S.p.A per il rifinanziamento e la ristrutturazione del debito contratto ai sensi della legge n. 78/94 con controparti bancarie, a tasso fisso ed a tasso variabile, e dei correlati contratti di copertura del tasso di interesse, è stata definita la ristrutturazione di quattro finanziamenti (stipulati con tre diversi Istituti finanziatori: due con West DL, uno con Banca Opi, uno con Dexia Crediop) per un ammontare

complessivo di € 1.350 milioni. Tale operazione ha comportato l'estinzione dei suddetti finanziamenti e la stipula di quattro nuovi Project Loan Tranche (n. 7-8-9-10) a tasso fisso con Infrastrutture S.p.A. per un ammontare complessivo pari al debito estinto, nonché il trasferimento alla stessa Infrastruttura S.p.A. dei contratti di copertura correlati. Si ricorda che l'operazione di ristrutturazione ha lo scopo di prolungare la durata media dei finanziamenti concessi dal sistema bancario per renderla maggiormente coerente con la durata prevista di utilizzo economico del progetto Alta Velocità/Alta Capacità.

- E' pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale il DPR n. 340 del 22 dicembre 2004 contenente il regolamento per la disciplina dell'incentivazione del trasporto ferroviario combinato, accompagnato e di merci pericolose, a norma dell'art. 38 della legge n. 166 del 1° agosto 2002.

Aprile

- TAV S.p.A. ed RFI S.p.A. stipulano con Infrastrutture S.p.A. l'undicesimo Project Loan Tranche per un ammontare di € 700 milioni.
- In accordo al citato mandato del 17 dicembre 2004, conferito da TAV S.p.A. ed RFI S.p.A. ad Infrastrutture S.p.A è stata definita la ristrutturazione di un ulteriore finanziamento contratto, ai sensi della Legge n. 78/94, con l'Istituto finanziatore Merril Lynch per un ammontare complessivo di € 1.000 milioni. Tale operazione ha comportato la stipula del dodicesimo Project Loan Tranche a tasso fisso con Infrastrutture S.p.A. per un ammontare complessivo pari al debito estinto, nonché il trasferimento alla stessa Infrastruttura S.p.A. del relativo contratto di copertura.

Maggio

- RFI S.p.A. ed IPSE stipulano, a seguito del recesso attuato da IPSE, una transazione con la quale le società accettano il venir meno del contratto dalle stesse concluso nel 2000. A seguito della transazione RFI S.p.A. rientra nella piena disponibilità dell'infrastruttura ferroviaria, con facoltà di avviare analoghe iniziative di sfruttamento economico.

Giugno

- Viene sottoscritto l'accordo per il rinnovo del biennio economico 2005-2006 del vigente CCNL del settore ferroviario. Sul versante economico, viene riconosciuto un incremento di € 100 mensili distribuiti su tre tranche a partire dal 1° settembre 2005 ed un importo una tantum di € 320 per i primi 8 mesi dell'anno.
- FS Cargo S.p.A. acquisisce dalla Saima Avandero S.p.A. una quota pari al 6,391% del capitale sociale della Cemat S.p.A., corrispondente a n. 447.400 azioni del valore

nominale di 1 euro cadauna al prezzo complessivo di € 2.514.388. Pertanto FS Cargo S.p.A. diventa titolare del 47,644% della Cemat S.p.A.

- TAV S.p.A. ed RFI S.p.A. stipulano con Infrastrutture S.p.A. il tredicesimo e quattordicesimo Project Loan Tranche per un ammontare complessivo di € 400 milioni.

Luglio

- A seguito dell'approvazione del bilancio finale di liquidazione della società Logistica Mediterranea Cargo SA, Trenitalia S.p.A. effettua il versamento della quota di spettanza pari a € 314.812,52.
- Viene sottoscritto l'Atto di scissione parziale tra Ferrovie Real Estate S.p.A. ed RFI S.p.A. con il quale sono retrocessi ad RFI S.p.A. taluni immobili e lavori in corso ricadenti negli ambiti delle stazioni di Roma Tiburtina e di Torino S. Paolo, trasferiti a Ferrovie Real Estate S.p.A. con la scissione del 28 ottobre 2003 e risultati, invece, non correlati al patrimonio della stessa Ferrovie Real Estate S.p.A. La scissione, con effetti dal 25 luglio 2005, ha comportato un aumento di capitale sociale di RFI S.p.A. di € 121.378.304 ed una riduzione di pari importo per Ferrovie Real Estate S.p.A.
- Viene siglato un accordo tra i soci della TX Logistik AG per l'acquisto da parte di Trenitalia S.p.A. delle azioni sufficienti ad acquisire il pacchetto di maggioranza della società (dal 15% al 51%). L'accordo prevedeva, come condizione sospensiva, l'ottenimento del nullaosta da parte delle Autorità Antitrust italiana e tedesca. Nel mese di agosto sono stati ottenuti entrambi i nullaosta per cui si è proceduto al perfezionamento dell'accordo nel seguente modo:
  - sottoscrizione integrale, da parte di Trenitalia S.p.A., dell'aumento di capitale sociale di € 114.425 rappresentato da 22.885 nuove azioni del valore nominale di 5 euro ciascuna ed aventi un sovrapprezzo unitario di € 170;
  - acquisto, da parte di Trenitalia S.p.A., di 1.144 azioni da uno degli attuali soci per un controvalore di € 1.900 mila.
- Grandi Stazioni S.p.A. sottoscrive e versa l'aumento di capitale, pari a 79.920.000 corone ceke (circa € 2.681,8 mila) verso la sua controllata estera Grandi Stazioni Ceska Republika S.r.o. L'aumento di capitale, finalizzato all'ingresso di nuovi soci, ha portato alla riduzione della percentuale di partecipazione dal 100% al 51%.
- Nell'ambito del progetto di riorganizzazione della terminalistica e sviluppo della logistica condotto da RFI S.p.A., viene costituita la società Quadrante Europa Terminal Gate S.p.A. partecipata al 50% da RFI S.p.A. stessa e per il restante 50% dal Consorzio per la Zona Agricolo Industriale di Verona. La società è dotata di un capitale sociale di € 300.000.

Agosto

- TAV S.p.A. ed RFI S.p.A. stipulano con Infrastrutture S.p.A. il quindicesimo Project Loan tranche a tasso variabile, per un ammontare di € 2.000 milioni della durata di due anni, estendibile a tre.

Ottobre

- Trenitalia S.p.A. cede l'intera quota di partecipazione detenuta in Metronapoli S.p.A. pari al 38% del capitale sociale al socio Comune di Napoli.

Novembre

- RFI S.p.A. acquisisce la titolarità dell'intera partecipazione (43,75% del capitale sociale) detenuta da FS Cargo S.p.A. nella SGT – Società Gestione Terminali Ferro Stradali S.p.A. per un corrispettivo di € 491.432,50.
- RFI S.p.A. acquisisce la titolarità dell'intera partecipazione (51% del capitale sociale) detenuta da FS Cargo S.p.A. nella Nord Est Terminal S.p.A. per un corrispettivo di € 1.630.164.
- Sita S.p.A. insieme alle Aziende APM Esercizi S.p.A. ed il consorzio CO.TR.I. di Roma, già partners nell'Associazione Temporanea d'Imprese di cui Sita S.p.A. era mandataria, costituiscono una società consortile a responsabilità limitata denominata Tevere TPL S.c.a.r.l. per la gestione di una rete di trasporto pubblico locale per il triennio 2006-2008 con quote rispettivamente del 51%, 40% e 9%.

Dicembre

- Nell'ambito degli impegni assunti tra TAV S.p.A. ed RFI S.p.A., sanciti dalla Convenzione del 9 dicembre 2003, ed al fine di consentire l'entrata in esercizio del lotto funzionale Roma - Gricignano è stipulato un atto di scissione parziale con il quale TAV S.p.A. trasferisce a RFI S.p.A., in qualità di beneficiaria, il ramo d'azienda composto da "1° Lotto Funzionale della tratta ferroviaria Alta Velocità/Alta Capacità Roma-Napoli". Ai fini contabili la scissione ha avuto effetti dal 1° gennaio 2006. Il valore del patrimonio netto di TAV S.p.A., a seguito della scissione, si è ridotto di € 2.103.927.704,18 di cui € 1.862.599.562,04 quale capitale sociale e € 241.328.142,14 quale riserva costituita da versamenti in conto futuro aumento di capitale. Il patrimonio netto della beneficiaria RFI S.p.A. non subisce alcun incremento in considerazione del fatto che la stessa detiene il 100% del capitale della società scissa.
- La partecipazione nella società F.N.M.A. S.p.A. detenuta da Sita S.p.A. si riduce dal 49% al 12,47% a seguito di un aumento di capitale sociale per il quale F.N.M.A. S.p.A. sostiene il "mancato esercizio", nei termini stabiliti, del relativo diritto di opzione da parte di Sita S.p.A. Quest'ultima sostiene, invece, di aver correttamente

esercitato il diritto di opzione ed ha pertanto avanzato istanza al Presidente della Camera di Commercio di Milano affinché lo stesso provveda alla nomina di un collegio arbitrale richiedendo l'annullamento della delibera del Consiglio di Amministrazione della F.N.M.A. S.p.A. del 28 dicembre 2005.

- E' inaugurata l'Alta Velocità italiana con l'apertura della linea Roma-Napoli e l'effettuazione di una coppia giornaliera di treni. L'attivazione del pre – esercizio commerciale del servizio è avvenuta nel successivo mese di gennaio 2006.
- E' stipulata la Convenzione tra RFI S.p.A. ed il Comune di Roma per l'attuazione della prima fase del "Piano di assetto" del comune di Roma. La Convenzione configura una serie di atti di particolare rilevanza e complessità, strettamente connessi alla realizzazione da parte di RFI S.p.A. della nuova Stazione di Roma Tiburtina. Più in particolare, i principali obblighi di RFI S.p.A. si sostanziano:
  - nella cessione a titolo gratuito al Comune della proprietà di aree da destinarsi a viabilità e parco pubblico, con l'obbligo di RFI S.p.A. di demolire a propria cura e spese alcuni fabbricati ivi esistenti;
  - nella cessione a titolo gratuito al Comune stesso del diritto di superficie su altre aree, per un periodo di trenta anni, al termine dei quali il diritto medesimo potrà essere esteso a ulteriori trenta anni o, in alternativa, si dovranno raggiungere accordi per la cessione al Comune della piena proprietà delle aree stesse;
  - nell'impegno a procedere ad ulteriori demolizioni di fabbricati su altre aree, che resteranno nella piena titolarità di RFI S.p.A., in quanto interferenti con le aree destinate a viabilità.

  In contropartita con tali obblighi, il Comune di Roma ha riconosciuto l'edificabilità di ulteriori aree di proprietà di RFI S.p.A., che, nell'assumere caratteristiche funzionali del tutto diverse da quelle precedenti, acquisiscono un valore ben superiore.

  In relazione a quanto sopra riportato, ai fini del bilancio 2005 si è provveduto alla eliminazione dei valori iscritti a fronte delle aree cedute a titolo definitivo e si è effettuato nel contempo un adeguato stanziamento a fronte delle prevedibili spese di demolizione. Nel contempo, si è proceduto a compensare le perdite che si sono venute così a determinare con un pari incremento del complessivo valore di carico delle aree divenute edificabili onde tenere conto, seppur parzialmente, del maggior valore da esse acquisito.

  In tal modo, si è provveduto ad assicurare una corretta rappresentazione della complessa articolazione di rapporti delineatesi tra RFI e Comune di Roma con la suddetta Convenzione, nella consapevolezza che l'operazione, avente nella sostanza effetti economici analoghi a quelli di una permuta, configura una sostanziale equiparazione tra gli obblighi assunti dalle due parti.

Il collocamento sul mercato, mediante strumenti ancora in corso di definizione, dei diritti edificatori maturati a seguito degli Accordi stipulati con il Comune di Roma permetteranno di finanziare la parte di progetto non coperta dalle risorse pubbliche.

Aumenti di capitale di Ferrovie dello Stato S.p.A.

Nel 2005 il socio unico Ministero dell'Economia e delle Finanze ha effettuato versamenti nei confronti di Ferrovie dello Stato S.p.A. a titolo di "Apporto dello Stato all'aumento del capitale sociale" per un ammontare complessivo di € 3.006 milioni, di cui:

- € 214 milioni in base all'art. 57 della legge n. 448/2001 (legge finanziaria 2002);
- € 803 milioni in base alla legge n. 350/2003 (legge finanziaria 2004);
- € 1.989 milioni in base alla legge n. 311/2004 (legge finanziaria 2005) ed alla legge n. 312/2004 (bilancio di previsione 2005).

In data 8 luglio 2005 il socio unico Ministero dell'Economia e delle Finanze ha sottoscritto per € 360.863.320,00 l'aumento del capitale sociale in ottemperanza a quanto deliberato dall'Assemblea straordinaria dei soci del 23 giugno 2005.

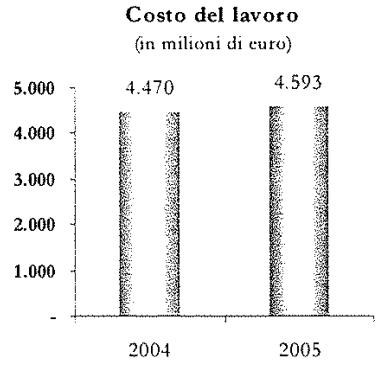
L'Assemblea straordinaria dei soci, inoltre, con decisione del 23 dicembre 2005 ha deliberato un ulteriore aumento del capitale sociale di € 2.644.691.608,00.

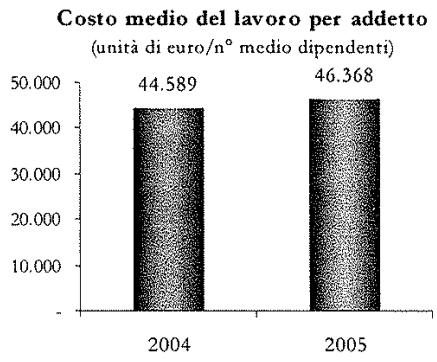
A seguito delle suddette operazioni il capitale sociale di Ferrovie dello Stato S.p.A. al 31 dicembre 2005, interamente sottoscritto e versato dal socio unico Ministero dell'Economia e delle Finanze, ammonta a € 38.790.425.485,00 ed è composto da 38.790.425.485 azioni del valore nominale di € 1 ciascuna.

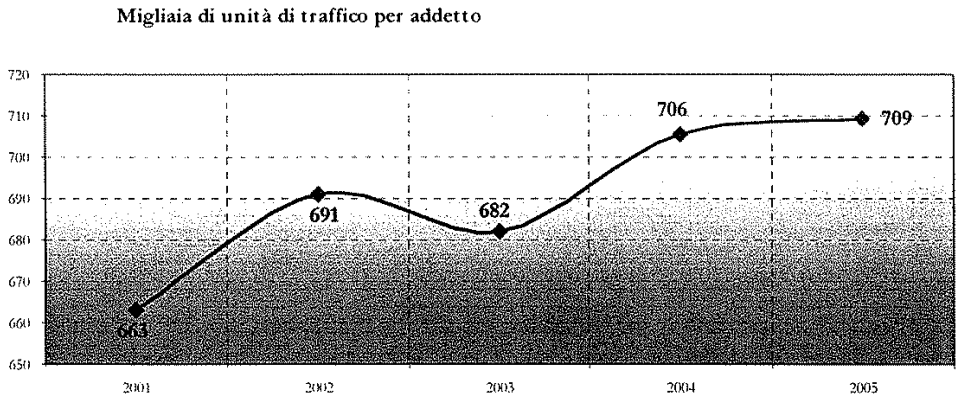
RISORSE UMANE

Il numero di dipendenti del Gruppo è passato dai 99.305 del 31 dicembre 2004 ai 97.599 del 31 dicembre 2005 scontando una diminuzione netta di 1.706 unità. Il 2005 ha rappresentato, pertanto, un anno di consolidamento del processo di razionalizzazione che ha caratterizzato l'azione gestionale ed organizzativa degli ultimi anni.

DIPENDENTI AL 31.12.2004	**99.305**
Entrate	2.648
Uscite	4.354
DIPENDENTI AL 31.12.2005	**97.599**







Le relazioni industriali

Il quadro delle Relazioni industriali si è sviluppato nella prima parte dell'anno con la definizione della parte economica relativa al 2° biennio del CCNL 2005-2006 e l'aggiornamento del versante normativo del contratto, in rapporto alle dinamiche tecnologiche, organizzative e di mercato che hanno riguardato il Gruppo Ferrovie dello Stato. Gli incrementi retributivi, definiti nel rispetto dei parametri fissati nel Protocollo del luglio '93, ovvero, in linea con le dinamiche inflative, sono risultati coerenti con quelli accordati negli altri settori contrattuali. Oltre al rinnovo del biennio economico, nell'accordo definito nel corso del mese di giugno sono state affrontate, per le maggiori Società del Gruppo, le principali problematiche connesse alla revisione dei processi industriali (manutenzione rotabili, logistica, vendita e assistenza, manutenzione infrastruttura, movimento) al fine di realizzare una riorganizzazione produttiva in linea con il mercato e con il Piano di sviluppo. Il confronto sviluppatosi nel corso della seconda parte dell'anno è tuttora in corso.

Nell'ambito dei rapporti associativi con Confindustria, l'attività è stata contrassegnata dall'attenzione rivolta alle varie fasi di attuazione della legge sulla riforma della pensione complementare, nonché alle questioni connesse con la riforma degli assetti contrattuali attraverso la definizione del documento di Confindustria sulle "Relazioni industriali per una maggiore competitività delle imprese, lo sviluppo dell'occupazione e la crescita del Paese".

E' stata, inoltre, raggiunta un'intesa con Asstra, associazione che rappresenta le aziende, anche ferroviarie, del trasporto pubblico locale, nella quale si è stabilito di procedere ad approfondimenti congiunti su tematiche rilevanti riguardanti le Relazioni industriali e la normativa del rapporto di lavoro, sulle quali elaborare specifiche proposte di intervento da sottoporre alle rispettive istanze associative e presso le sedi istituzionali competenti.

Per quanto riguarda il dialogo sociale europeo, l'azione, già iniziata nel 2004, volta a promuovere la trasformazione in Direttiva dell'accordo europeo sulle condizioni di utilizzo del personale mobile, è stata risolta positivamente. Il 18 luglio 2005 è stata, infatti, emanata la Direttiva che recepisce integralmente l'accordo sottoscritto dalle parti sociali.

Sempre con riferimento all'attività legislativa di livello europeo, rilevante per le condizioni di lavoro nel settore del trasporto ferroviario, si è contribuito alla definizione della posizione della Comunità delle ferrovie europee (CER) circa la proposta di Direttiva sulla certificazione del personale di macchina e bordo. Quest'ultima ha recepito buona parte delle indicazioni di parte imprenditoriale.

Sul piano assicurativo il 6 aprile 2005 è stato sottoscritto tra il Gruppo Ferrovie dello Stato e l'INAIL, Istituto Nazionale per l'Assicurazione contro gli Infortuni sul Lavoro, un Protocollo d'Intesa che pone le basi per lo sviluppo di un nuovo e sinergico rapporto tra i due soggetti, in particolare nella gestione amministrativa dei rapporti (efficientamento attraverso l'implementazione di modalità di relazione on-line) e nell'analisi e sviluppo di azioni congiunte sul piano della prevenzione e della sicurezza.

In parallelo, sempre sul piano assicurativo, è stata completata con Ipsema la verifica del rapporto assicurativo riferibile al personale marittimo delle navi traghetto del Gruppo Ferrovie dello Stato, analoga a quella già condotta in precedenza unitamente alle strutture dell'INAIL.

Sul fronte della previdenza complementare, operando nell'ambito degli organi di amministrazione del Fondo di previdenza complementare Eurofer, è stato fornito supporto specialistico agli organi del Fondo nell'applicazione della disciplina tipica dei Fondi di previdenza complementare e nella definizione delle necessarie prassi e procedure. Da segnalare nel 2005 il lancio di una strutturata campagna promozionale collegata anche alla riforma della previdenza complementare. Va evidenziato, inoltre, come il Fondo Eurofer, nonostante la recente costituzione ed avvio, si collochi tra i primi dieci fondi complementari di origine negoziale in Italia, per numero di aderenti e raccolta Fondi, che ha portato all'adesione allo stesso anche di realtà aziendali esterne al Gruppo Ferrovie dello Stato.

Le politiche di gestione del personale

Nel corso del 2005 è stato confermato e ulteriormente rilanciato l'impegno nell'ambito della gestione e sviluppo delle risorse umane. In particolare è stata ulteriormente ampliata la popolazione aziendale di livello quadro coinvolta nel processo di valutazione delle prestazioni e di performance management.

Per quel che riguarda la valutazione delle risorse, il patrimonio degli strumenti si è arricchito dell'assessment di orientamento in aggiunta a quelli già collaudati della valutazione del potenziale e del development center.

Per garantire continuità di presidio sulle posizioni strategiche e per poter avvalersi, quanto più possibile, di una dirigenza con forti competenze ferroviarie e di conoscenza dell'organizzazione del Gruppo, è stato avviato un programma volto ad identificare le migliori risorse che operano nelle società del Gruppo, seguirne la crescita programmando le esperienze nelle diverse funzioni e prepararle per future maggiori responsabilità. Nel programma sono entrati circa 300 dipendenti tra dirigenti, quadri e giovani laureati.

Le politiche di Compensation, anche per il 2005, sono state prevalentemente caratterizzate da interventi sulla parte variabile della retribuzione. Il sistema di incentivazione applicato nel 2005, in particolare, ha mirato, da un lato, all'incentivazione del management al raggiungimento delle sfide poste dai piani di budget 2005 e dall'altro a diffondere e sviluppare i comportamenti del nuovo modello di Leadership messo a punto dal Vertice aziendale sul finire del 2004.

Per quanto riguarda i processi di selezione l'attività, anche per il 2005, è stata principalmente orientata al presidio del turn over del personale sui processi operativi, commerciali, industriali e più in genere dell'esercizio ferroviario. Sono state inoltre confermate e rilanciate le politiche di recruiting di candidati a più elevata scolarità. Al

riguardo sono state condotte attività mirate nell'ambito dei rapporti con le strutture accademiche di maggior interesse per il Gruppo.

La formazione

Il 2005 è stato segnato dal lavoro di progettazione ed organizzazione della Scuola di Formazione per laureati ed esperti neoassunti nel Gruppo, un importante progetto di integrazione societaria che realizza un'unica scuola di formazione per tutte le Società del Gruppo. Sempre in un'ottica di integrazione nel corso dell'anno si è dato avvio alla costruzione del Sistema Professionale di Gruppo attraverso il Progetto Pilota ICT che ha consentito di costruire una metodologia comune di gestione delle conoscenze tecnico-professionali finalizzata all'individuazione di percorsi di sviluppo e di formazione mirati verso il personale delle aree di Staff.

Le attività formative sono proseguite in coerenza con le linee guida tracciate ad inizio anno e tese a dare alcuni segnali di discontinuità rispetto al passato. Tali linee guida sono state l'input per costruire progetti formativi mirati alle esigenze dei diversi target:

- sviluppo della leadership individuale per le risorse strategiche;
- sviluppo delle competenze manageriali per i quadri nel Development Center;
- rafforzamento delle competenze professionali per aree di appartenenza;
- partecipazione attiva ad iniziative internazionali di settore.

I progetti, differenziati per target nei contenuti e nella metodologia, hanno avuto come denominatore comune la spinta verso una maggiore integrazione, la facilitazione della lettura dei contesti e delle interrelazioni, il rafforzamento del senso di appartenenza, lo sviluppo delle competenze manageriali e professionali.

Le metodologie sono sempre più orientate alla sperimentazione diretta e alla simulazione di casi concreti, per rafforzare il legame con la realtà lavorativa e l'agire quotidiano.

Parallelamente le società hanno realizzato programmi formativi per lo sviluppo delle competenze professionali legate ai business specifici.

La sicurezza sul lavoro

Nel 2005 sono proseguite le attività volte alla tutela della sicurezza e salute sul lavoro. Nell'aprile 2005 il Gruppo Ferrovie dello Stato ha stilato il già citato "Protocollo d'Intesa" con l'INAIL al fine di condividere iniziative e progetti comuni, sviluppare la cultura di prevenzione dei rischi sui luoghi di lavoro e approfondire le conoscenze delle dinamiche infortunistiche e delle tecnopatie di settore.

L'obiettivo di ridurre sistematicamente il numero degli infortuni si è concretizzato nel 2005 attraverso molteplici iniziative e linee di azioni, tra cui:

- la gestione dei processi produttivi di business che collocano sullo stesso piano la qualità dei servizi rivolta alla clientela e la qualità tecnica e sociale degli ambienti e delle condizioni di lavoro rivolti al personale;
- l'introduzione di sistemi integrati di gestione e di rendicontazione della sicurezza e dell'ambiente e la loro successiva certificazione. In particolare la società Centostazioni S.p.A ha completato la certificazione integrata delle quattro unità organizzative componenti l'impresa, mentre RFI S.p.A. ha terminato l'analisi e l'implementazione delle procedure operative del progetto di certificazione integrata riguardante sicurezza circolazione treni, sicurezza del lavoro e ambientale;
- il continuo coinvolgimento e formazione del personale al fine di garantire il costante aggiornamento scientifico-tecnologico e la diffusione delle migliori pratiche, anche grazie all'emanazione di apposite Linee Guida relative ai fattori di maggiore rischio presenti nelle diverse Unità Produttive;
- gli investimenti in innovazione tecnologica.

Nel corso del 2005 l'informazione si è arricchita con la creazione della sezione Sicurezza del Lavoro nel portale di Gruppo. L'introduzione di tale sezione sul portale intranet e all'interno del Rapporto di Sostenibilità del Gruppo concretizza gli impegni di comunicazione, di trasparenza, rivolto agli stakeholder.

Il costante impegno negli anni del Gruppo per la prevenzione dei rischi è testimoniato dal trend delle performance di medio periodo che indica una persistente e concreta riduzione del numero degli infortuni e della loro frequenza, come evidenziano i dati INAIL relativi alle principali società del Gruppo (Ferrovie dello Stato S.p.A., RFI S.p.A., Trenitalia S.p.A., Ferservizi S.p.A. ed Italferr S.p.A.).

	Infortini indennizzati	N° infortuni per 1000 dipendenti
2005*	3.751	36,9
2004	3.945	41,8
2003	3.953	40,8
2002	4.355	44,6
2001	4.901	47,3

*** dati provvisori**

POLITICA AMBIENTALE

Il 2005 è stato caratterizzato dal consolidamento delle attività intraprese l'anno precedente in materia di sostenibilità ambientale, sociale ed economica, continuando il cammino verso il miglioramento di efficacia ed efficienza di tutti i processi rilevanti, migliorando così ulteriormente il vantaggio ambientale, sociale ed economico che possiede il treno rispetto alle altre modalità di trasporto. Il Gruppo ha rafforzato il coinvolgimento con gli *stakeholder* esterni, anche attraverso la pubblicazione del secondo Rapporto di Sostenibilità, evidenziando l'impegno per la mobilità sostenibile e le iniziative per integrare sempre meglio i principi ed i valori della responsabilità sociale d'impresa nello svolgimento delle proprie attività. Le principali attività da cui traspare evidente questo impegno sono state:

- la diciassettesima edizione del Treno Verde, in collaborazione con Legambiente, per monitorare l'inquinamento atmosferico, il traffico, il rumore ed i trasporti in diverse città;
- la collaborazione con il progetto europeo PRoSPER (Procedures for Rolling Stock Procurement with Environmental Requirements), finalizzato alla messa a punto di criteri ecologici per la progettazione dei treni;
- la prosecuzione del progetto, in Trenitalia S.p.A., per la riduzione dei consumi energetici "Rail Power (ex Energy Meter)", che prevede l'installazione a bordo treno di contatori di energia assorbita e la realizzazione di un programma di training dei macchinisti per incentivare una guida più efficiente;
- la conclusione della fase di implementazione, attraverso il software TrenoDesk, del progetto per la gestione dei rifiuti in Trenitalia S.p.A.;
- la conclusione del progetto sulla ricerca di sostanze allelopatiche da utilizzare come diserbanti, al posto di prodotti chimici, per il controllo della vegetazione infestante i sedimi ferroviari, con l'individuazione della *ascaulitossina* quale sostanza naturale utilizzabile;
- la pubblicazione sul web del software Ecotransit sul sito di Trenitalia S.p.A., per consentire il calcolo e la comparazione del consumo energetico e delle emissioni inquinanti del trasporto merci su scala internazionale effettuato con le varie modalità (treno, camion, aereo e nave);
- la certificazione ambientale ISO 14001 e quella OHSAS 18001 sulla sicurezza sul lavoro per alcuni impianti e Direzioni operative di Trenitalia S.p.A., RFI S.p.A., Centostazioni S.p.A. ed Ecolog S.p.A.;
- l'implementazione dei Sistemi di gestione integrati (Qualità, Ambiente e Sicurezza sul Lavoro) in impianti pilota delle Direzioni Operative di RFI S.p.A., in cui è già in atto l'iter verso la certificazione;

- la conclusione del progetto pilota, effettuato solo in alcune direzioni di RFI S.p.A., per l'implementazione e la selezione nel sistema contabile di Gruppo denominato SFINGE delle voci contabili per la formazione dei *costi ambientali e sociali relativi alla sicurezza del lavoro*. I risultati raggiunti consigliano l'estensione del progetto nel 2006 anche ad altre società del Gruppo;
- la presentazione dei risultati positivi ottenuti dal progetto pilota PV TRAIN sull'utilizzo dell'energia solare sui treni, realizzato da Trenitalia S.p.A. ed in parte finanziato dall'Unione Europea nell'ambito del programma "Life-Ambiente". Il progetto ha previsto l'installazione di pannelli fotovoltaici sul tetto delle carrozze e delle locomotrici;
- l'introduzione dell'opportunità di utilizzare l'idrogeno come vettore energetico del trasporto ferroviario, con l'adesione alla Piattaforma Nazionale H2CC (Idrogeno e Celle a Combustibile);
- le attività di bonifica e di recupero del territorio, quali quelle realizzate sulle aree interessate dalle linee Alta Velocità/Alta Capacità;
- la prosecuzione del programma di preservazione e valorizzazione dei beni culturali e archeologici da parte di TAV S.p.A. che rappresenta una peculiarità nel settore ferroviario mondiale e che ha visto nel corso del 2005 la realizzazione del progetto "Archeologia 3D", avviato insieme alle Sovrintendenze competenti, con la realizzazione di ipertesti contenenti documenti, mappe interattive, schede tematiche ipertestuali, ricostruzioni 3D, audio e video.

RAPPORTO CON I CLIENTI

Nel corso del 2005, la società Trenitalia S.p.A. ha continuato a rivolgere il suo impegno nella realizzazione di iniziative volte a migliorare la soddisfazione del cliente. Tali iniziative hanno riguardato azioni tese sia ad accrescere l'accessibilità e la fruibilità del servizio da parte della clientela sia ad introdurre nuovi servizi ed a rafforzare le azioni dirette a migliorare la puntualità, la pulizia ed il comfort dei treni.

In termini di attenzione al cliente, le iniziative di maggiore impatto hanno riguardato tra l'altro:

- l'inserimento di nuovi collegamenti ferroviari;
- il lancio della nuova rotta low cost Roma - Bari, effettuato il 15 marzo 2005, dopo il successo ottenuto con l'introduzione del primo servizio low cost italiano nel dicembre 2004 (1 coppia di treni Roma - Milano). A fianco ai treni low cost, a partire dal mese di settembre, Trenitalia S.p.A. ha iniziato a proporre anche 40.000 posti, su 65 diversi treni, acquistabili on-line al prezzo lancio di soli 10 euro;
- l'avvio del progetto di riqualificazione del parco vetture posti a sedere nel settore notte, il potenziamento del servizio di auto al seguito, l'attivazione di quello delle moto al seguito e, su tutti i treni notte, l'introduzione della possibilità di trasportare gratuitamente le biciclette. A bordo dei vagoni letto e delle vetture confort, infine, da marzo è stato istituito un nuovo servizio, svolto da equipaggi multi/ruolo per garantire, oltre all'accompagnamento, la sorveglianza durante la notte e la pulizia delle toilettes.

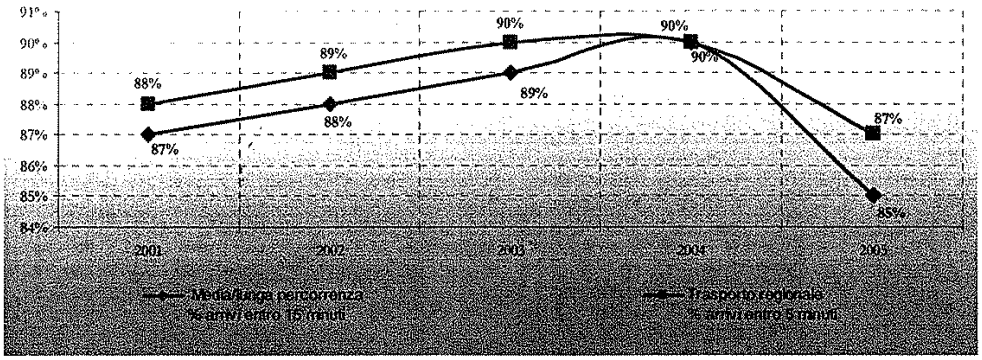
Nel trasporto viaggiatori, inoltre, è proseguito per tutto il periodo il programma di restyling degli interni degli Eurostar e degli Intercity ed è iniziata l'immissione in esercizio di nuovi treni a due piani per il trasporto locale. Inoltre, sono stati avviati, in via sperimentale su alcune relazioni servite da Eurostar, servizi aggiuntivi da offrire alla clientela a bordo treno quali, ad esempio, il servizio di massaggi anti-stress, le lezioni d'inglese, il servizio di noleggio DVD, il servizio di prenotazione taxi ed auto con autista e la vendita, con modalità e costi agevolati, della tessera per il parcheggio nella stazione di partenza contestualmente al biglietto del treno.

Trenitalia S.p.A. nel corso dell'esercizio ha lanciato una massiccia operazione di bonifica di 508 carrozze del traffico a lunga e media percorrenza, e raddoppiato le attività di vigilanza nei piazzali di parcheggio del materiale rotabile più soggetti al fenomeno dell'intrusione di estranei e parimenti raddoppiato le frequenze degli interventi di disinfestazione nelle situazioni identificate come a maggior rischio.

Sul piano della puntualità del servizio la percentuale dei treni a media/lunga percorrenza arrivati a destinazione puntuali o, comunque, con un ritardo compreso nella fascia 0 – 15 minuti è passata dal 90% del 2004 all'85% del 2005. Anche nell'ambito del trasporto regionale, si registra un peggioramento rispetto allo scorso anno, passando, per i treni arrivati a destinazione nella fascia 0 –5 minuti dal 90% all'87%, con una performance

leggermente al di sotto degli obiettivi imposti dalla Carta dei Servizi (89%). Il peggioramento rispetto al precedente esercizio è riconducibile a problemi di saturazione delle linee, soprattutto in prossimità dei grandi nodi e nelle fasce orarie di punta.

Puntualità treni passeggeri



Relativamente alla sicurezza del trasporto, si riassumono di seguito i dati di incidentalità registrati nel periodo:

Sicurezza del trasporto	2005	2004
N° incidenti "tipici UIC"	58	72
N° persone coinvolte	93	47
N° incidenti/milione treni km	0,17	0,21

L'indicatore di sicurezza, misurato in numero di incidenti "tipici UIC" per milione di treni-km effettuati, risulta sostanzialmente invariato rispetto al trend degli ultimi anni (0,29 nel 2000; 0,28 nel 2001; 0,27 nel 2002; 0,20 nel 2003).

Resta, quindi, confermata la posizione di Trenitalia S.p.A. quale azienda leader per la sicurezza in ambito U.E.

Si evidenzia peraltro il verificarsi nell'esercizio 2005 di due incidenti (Crevalcore, Roccasecca) per i quali si rinvia per un maggior dettaglio, al paragrafo "Indagini e procedimenti giudiziari".

Per quanto attiene l'infrastruttura, si segnala che nel mese di novembre 2005 RFI S.p.A. ha ottenuto il riconoscimento di eccellenza da parte del Sincert (Sistema Nazionale per l'Accreditamento degli Organismi di Certificazione) ed è così risultata la prima ed unica società italiana, su oltre centomila, in possesso delle 4 certificazioni di sistema di gestione per la Qualità, l'Ambiente, la Salute e sicurezza sul lavoro e l'*Information security* (ISO 9001, ISO 14001, OHSAS 18001 E BS 7799), attualmente coperte dall'accreditamento di qualità.

A fine 2005 si registra il completamento della fase progettuale del SIGS (Sistema Integrato di Gestione per la Sicurezza della circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario) che si prefigge di rendere uniformi all'interno dell'organizzazione gli approcci alla gestione dei processi legati alla realizzazione dei servizi ed alla gestione delle risorse, al fine di innalzare sensibilmente il livello medio di conoscenza delle tematiche relative alla qualità, all'ambiente e alla sicurezza del lavoro e conseguentemente il livello culturale dell'intera società, a beneficio della qualità del servizio al cliente.

Si è conclusa, inoltre, la fase sperimentale del progetto EPR (sistema europeo di Performance Regime) lanciato dall'UIC nel 2000 ed il cui Project Management era stato affidato ad RFI S.p.A. Il sistema, attivo sulla rete ferroviaria nazionale dal 1° gennaio 2005, prevede l'attribuzione di penali e/o compensazioni ai soggetti che provocano e/o subiscono perturbazione alla circolazione ed ha come obiettivo quello di incentivare imprese e gestori ferroviari a ridurre al minimo le disfunzioni del servizio e a migliorare le performance dei trasporti internazionali.

Con riguardo sempre all'infrastruttura la "Carta dei Servizi" di RFI S.p.A. riporta la dichiarazione di una serie di indicatori di qualità riguardanti l'attività caratteristica del Gestore dell'Infrastruttura ed in particolare pulizia, comfort, servizi aggiuntivi, informazione al pubblico, servizi per viaggiatori diversamente abili e sicurezza in stazione.

Le performance dell'azienda, misurate da tali indicatori, sono tenute periodicamente sotto controllo attraverso un monitoraggio interno (trimestrale) per la valutazione della qualità erogata ed esterno per la valutazione della qualità percepita dai clienti (*Customer Satisfaction*), con un campione che copre circa il 95% della movimentazione di passeggeri della rete nazionale.

Dai risultati ottenuti si evince che a livello di rete nazionale è necessario un impegno per minimizzare l'impatto derivante dai lavori. È stato previsto anche lo studio del contenimento del disagio per le stazioni oggetto di *restyling* (Grandi Stazioni S.p.A. e Centostazioni S.p.A.).

Per le situazioni di normale gestione, nel corso del 2005, si sono registrati alcuni tendenziali miglioramenti relativi al *comfort* negli spazi dedicati all'attesa, alla disponibilità di servizi commerciali ed alle pulizie in genere.

PAGINA BIANCA

RELAZIONE SULLA GESTIONE

PAGINA BIANCA

QUADRO MACROECONOMICO

Nel 2005 l'attività economica dei paesi dell'area dell'euro ha registrato un certo rallentamento: comuni a tutti i paesi europei, gli effetti negativi dell'aumento del prezzo del petrolio, con conseguenze inflazionistiche sui prezzi interni e deflative sull'attività economica.

In media d'anno l'economia europea rallenta il ritmo di crescita che passa dall'1,8% del 2004 all'1,4% del 2005.

Rispetto al ciclo europeo, l'economia italiana si è sviluppata lungo un profilo congiunturale meno vivace e dinamico, evidenziando un andamento incerto: dopo la marcata flessione sperimentata nell'ultima parte del 2004 e nei primi mesi del 2005 ha registrato una fase di recupero caratterizzata da una successiva ripresa, che tuttavia è andata attenuandosi nel corso dei mesi successivi. In media, il Pil del 2005, secondo gli ultimi dati ISTAT di Contabilità nazionale presenta una crescita zero, segnando una netta decelerazione rispetto alla dinamica dell'anno precedente (+1,1%).

Nel 2005 la spesa per i consumi delle famiglie è stata assai modesta (+0,1%) e per il secondo anno consecutivo ha evidenziato una dinamica in rallentamento, mentre gli investimenti fissi lordi, pur evidenziando segnali di ripresa sul finire dell'anno, registrano una flessione (0,6% rispetto al 2004) che ha interessato tutte le componenti del settore, ad eccezione degli investimenti in costruzioni.

La ripresa dell'economia italiana continua ad essere condizionata dall'incerto sviluppo del ciclo industriale. L'industria nazionale dopo la recessione del 2001 non è più riuscita ad intraprendere un sentiero di ripresa durevole, facendo così emergere uno scenario di stagnazione economica. In media d'anno l'indice grezzo della produzione industriale presenta nel 2005 un calo dell'1,7% sul 2004, mentre quello corretto con le giornate lavorative mostra una flessione più contenuta (-0,8%). Per tutti i comparti, ad eccezione di quello energetico, il 2005 ha fatto registrare una flessione generalizzata della produzione industriale.

Per quanto riguarda gli scambi con l'estero, gli ultimi dati di Contabilità Nazionale rilevano per il 2005 una dinamica delle esportazioni pressoché piatta (+0,3%): le buone performance avutesi nel 2° trimestre e, in misura inferiore, nel 3° e 4° trimestre sono riuscite appena a controbilanciare le negative performance della prima parte dell'anno. Per contro, le importazioni hanno evidenziato un andamento più vivace, con una crescita dell'1,4%.

Nel 2005 il contributo delle esportazioni alla crescita del Pil è stato negativo, evidenziando così un'ulteriore perdita di competività dell'industria nazionale, con perdita di quote di mercato.

Il mercato del lavoro nel 2005 mostra una crescita dell'occupazione (+0,2%) in rallentamento rispetto alle sostenute dinamiche degli anni precedenti, ma comunque superiore a quella dell'attività economica, con conseguenti implicazioni negative in termini di produttività del lavoro.

Il tasso di disoccupazione è ulteriormente diminuito scendendo al 7,6%, attestandosi ancora una volta su livelli sensibilmente inferiori a quelli medi dell'area dell'euro (9%).

Le retribuzioni contrattuali hanno mostrato un trend di crescita stabile nel corso del 2005 facendo segnare un aumento medio rispetto al 2004 del 3,1%, corrispondente a 1,2 punti percentuali al di sopra del tasso di inflazione.

Sul fronte dei prezzi al consumo il 2005 ha visto un'ulteriore frenata del tasso di inflazione che si è attestato a +1,9%, con un calo di 3 decimi di punto rispetto al 2004, configurandosi come il miglior risultato dal 1999.

L'aspetto più positivo di questo risultato è l'essersi realizzato in uno scenario di crescenti pressioni inflazionistiche derivanti dai forti rincari delle quotazioni internazionali del petrolio, che in un solo anno sono cresciute di circa il 50%.

ANDAMENTO DEI MERCATI DI RIFERIMENTO E DEL TRAFFICO FERROVIARIO NAZIONALE

In Italia, secondo l'ultima indagine congiunturale sul settore dei trasporti curata da Federtrasporto, i dati di consuntivo del 1° semestre 2005 e le previsioni per il 2° semestre hanno evidenziato un quadro che rispecchia, anche se con vari distinguo da comparto a comparto, l'incerta fase congiunturale dell'economia nazionale.

Per le merci il 2005 è stato caratterizzato da andamenti contrapposti, con crescita del trasporto aereo (+6%) e marittimo (+4% in termini di tonnellate e + 1,5% nella movimentazione dei container), a fronte di contrazioni della domanda di ferrovia e di quella dell'autotrasporto. Entrambi i settori accusano chiari segnali di debolezza specialmente nella componente dei traffici internazionali.

I disagi che sta attraversando il comparto stradale sono riscontrabili anche nei dati AISCAT che nei dati di preconsuntivo 2005 mostrano una debole crescita delle percorrenze dei veicoli pesanti per autostrada dello 0,5% a fronte di crescite superiori al 3% negli anni passati.

Per contro, il settore passeggeri si presenta come un settore sempre in crescita, ma sicuramente ad un ritmo meno marcato rispetto al passato.

Insieme ad un ritorno alla crescita del settore ferroviario (+1,2% nei viaggiatori-km) si registra una crescita complessiva del traffico aereo del 5% e un modestissimo aumento dello 0,2% delle percorrenze autostradali dei veicoli leggeri, condizionato dal rincaro dei carburanti.

Una battuta di arresto si registra invece per il trasporto marittimo che in base ai dati disponibili evidenzia una flessione della domanda soddisfatta dell'1,6%.

Passando al traffico ferroviario si evidenzia come l'evoluzione della politica della concorrenza in Italia ha visto importanti interventi per l'eliminazione delle barriere alla concorrenza, soprattutto nei settori di pubblica utilità.

Il grado di liberalizzazione del mercato in Italia, ai primi posti in Europa, e le aspettative di crescita del settore dovrebbero accrescere l'attuale livello di concorrenza nei vari segmenti del trasporto ferroviario.

Nel quadro della liberalizzazione del mercato dei trasporti su ferro, a fine 2005 le licenze di trasporto ferroviario rilasciate dall'Autorità Ministeriale preposta ammontavano a 40. Fra queste imprese titolari di licenza, 22 sono anche in possesso del certificato di sicurezza rilasciato da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., mentre 13 oltre ad essere titolari di licenza hanno anche stipulato con RFI S.p.A. contratti di utilizzo di tracce orario.

Nel 2005 i treni-km effettuati da operatori terzi, rispetto al Gruppo Ferrovie dello Stato, sulla rete del Gruppo sono stati 6,6 milioni con un incremento di quasi il 40% rispetto all'anno precedente. Il mercato liberalizzato di gran lunga prevalente è quello del settore merci che ormai rappresenta il 60% della quota liberalizzata. Gli operatori terzi che operano nel comparto merci hanno infatti realizzato sulla rete del Gruppo 4,0 milioni di treni-km (+56% rispetto al 2004), mentre quelli che operano nel settore viaggiatori ne hanno realizzati 2,6 milioni (+21% sul 2004).

Anche se in progressiva e forte crescita, la quota di mercato degli operatori terzi sulla rete del Gruppo Ferrovie dello Stato resta comunque ancora contenuta: questa, nel complesso (viaggiatori + merci) a fine 2005 si è attestata all'1,9% del totale; gli operatori terzi del segmento viaggiatori hanno una quota che sfiora l'1%, mentre quelli del comparto merci raggiungono una quota del 6,5% del totale dei treni-km circolati sulla rete del Gruppo Ferrovie dello Stato.

Il mercato dei trasporti, grazie anche alla liberalizzazione del settore, è un mercato in forte espansione e le previsioni di crescita della domanda di trasporto in Europa al 2010 indicano un tasso di sviluppo superiore al 2% medio annuo per quanto riguarda i passeggeri e prossimo al 3% per le merci, nonché significativi incrementi della quota modale del trasporto ferroviario in entrambi i comparti.

In base ai dati di traffico provvisori del 2005 diffusi dall'UIC, la domanda di trasporto ferroviario nei Paesi dell'Unione Europea ha fatto registrare per il settore viaggiatori e merci, tendenze contrapposte.

Infatti, mentre per l'insieme delle reti dell'UE a 25 Paesi, il settore viaggiatori presenta una crescita pressoché generalizzata dei viaggiatori-km pari al 1,9% il comparto delle merci, influenzato dalla non favorevole congiuntura economica internazionale, accusa una flessione delle tonnellate-km complessive del 2,6% ed una flessione ancora più consistente (-3,8%) nelle tonnellate-km in traffico internazionale.

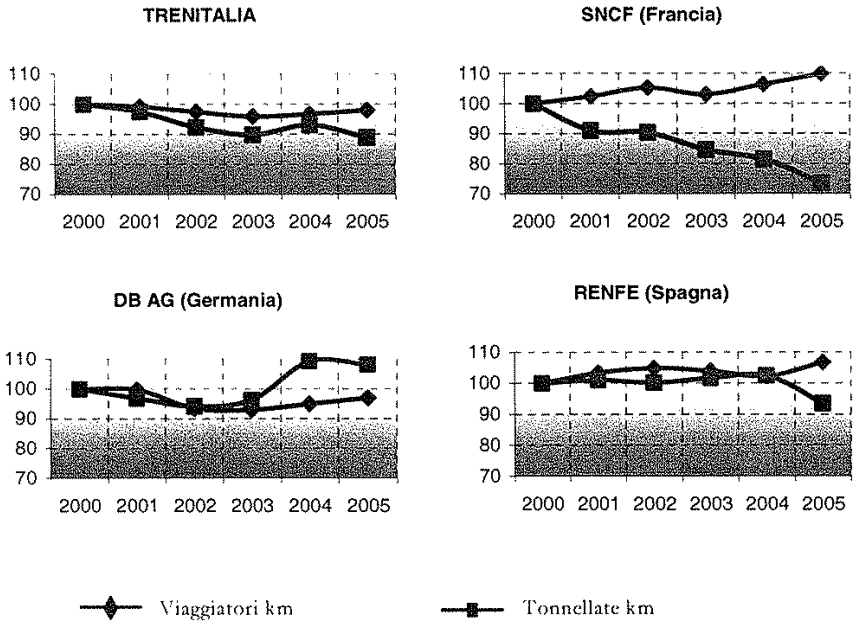
Nel settore viaggiatori performance di crescita nei volumi dei viaggiatori-km superiori alla media dell'Unione Europea sono state conseguite dalle ferrovie belghe (+5,5%), olandesi (+4,5%), spagnole (+4,3%), francesi (+3,3%), britanniche (+2,9%) ferrovie austriache (+2,6%), tedesche (+2,0%) e fuori dalla UE dalle ferrovie svizzere (+9,2%).

Il Gruppo Ferrovie dello Stato pur con un numero di viaggiatori-km in crescita rispetto al 2004 (+1,2%) presenta un tasso di sviluppo leggermente inferiore alla media UE (+1,9%); per contro la domanda viaggiatori si presenta in calo per le ferrovie polacche (-10,1%), per le ferrovie ungheresi (-3,4%) e per quelle slovacche (-2,7%).

Nel settore delle merci i risultati si differenziano molto da rete a rete: performance particolarmente positive si riscontrano nella crescita delle tonnellate-km delle ferrovie lettoni (+7,0%), estoni (+6,2%), belghe (+5,7%), inglesi (+5,3%) e, fuori dalla UE, delle ferrovie svizzere (+13,4%); mentre perdite di volumi di traffico merci si riscontrano per le ferrovie francesi (-9,8%), spagnole (-8,6%), polacche (-8,5%) austriache (-5,3%), italiane (-4,4%) e slovacche (-3,6%). Flessioni di traffico più contenute e comunque inferiori alla media UE si riscontrano per le ferrovie ceche (-2,0%) e per le ferrovie tedesche (-1,0%).

Evoluzione del traffico viaggiatori e merci nelle principali imprese ferroviarie europee

numero indice 2000 = 100



Per quanto riguarda Trenitalia S.p.A., i risultati del traffico 2005 evidenziano due tendenze contrapposte: da un lato si osserva una crescita, per il secondo anno consecutivo, dei viaggiatori-km dell'1,2%, mentre dall'altro, anche per la deludente fase della congiuntura economica e in particolare della produzione industriale, si registra una flessione delle tonnellate-km trasportate in conto mercato del 4,6%.

In particolare, nel comparto viaggiatori il traffico cresce sia nel segmento della media e lunga percorrenza (+4,5% in termini di viaggiatori e +0,8% per i viaggiatori-km) che in quello del trasporto regionale (+2,1% per i viaggiatori e +1,8% nei viaggiatori-km).

Per quanto riguarda l'offerta invece, nel 2005 si è avuta una flessione dell'1% nei treni-km della media e lunga percorrenza, dovuta ad una più ottimale razionalizzazione dei servizi del segmento notte e internazionale, a fronte di un aumento dell'1,9% dei treni-km del trasporto regionale.

Dati traffico media e lunga percorrenza		2005	2004	Variaz %
N° VIAGGIATORI	migliaia	72.461	69.298	4,5
VIAGGIATORI - KM	milioni	25.102	24.906	0,8
TRENI - KM	migliaia	82.144	82.946	(1,0)
POSTI - KM	milioni	49.431	49.339	0,2
PERCORRENZA MEDIA PER VIAGGIATORE	km	346,4	359,4	(3,5)

Dati traffico trasporto regionale		2005	2004	Variaz %
N° VIAGGIATORI	migliaia	444.307	435.052	2,1
VIAGGIATORI - KM	milioni	21.042	20.672	1,8
TRENI - KM	migliaia	180.514	177.110	1,9
POSTI - KM	milioni	69.583	68.340	1,8
PERCORRENZA MEDIA PER VIAGGIATORE	km	47,4	47,5	(0,3)

Come già ampiamente illustrato, per il settore delle merci il 2005 è stato un anno difficile, con forti flessioni nei volumi di traffico, per quasi tutte le principali reti europee.

In particolare, per quanto riguarda Trenitalia S.p.A. il calo delle tonnellate-km del 2005 (-4,6%) è da imputare alla notevole flessione del traffico internazionale.

Infatti nonostante nel 2005 ci sia stata una crescita del 3,2% nel traffico interno, quello internazionale è diminuito del 13,5% rispetto al 2004.

L'analisi del traffico merci per modalità evidenzia una sostanziale tenuta delle tonnellate-km del traffico combinato (-0,8%), a fronte di una contrazione nei volumi del 7,2% del traffico tradizionale.

In forte crescita invece la percorrenza media di una tonnellata sia per il trasporto combinato che nel complesso. La prima infatti sale a 271 km, mentre quella media complessiva si avvicina ai 300 km.

Dati traffico merci		2005	2004	Variaz %
TONNELLATE TRASPORTATE	migliaia	75.288	83.087	(9,4)
TONNELLATE - KM	milioni	22.199	23.271	(4,6)
PERCORRENZA MEDIA DI UNA TONNELLATA	km	294,9	280,1	5,3

ANDAMENTO ECONOMICO E SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA DEL GRUPPO

Principali indicatori economici	2005	2004
MARGINE OPERATIVO LORDO/RICAVI OPERATIVI	1,86%	8,34%
ROS (RISULTATO OPERATIVO/RICAVI OPERATIVI)	-	0,06%
COSTO DEL LAVORO/RICAVI OPERATIVI	66,81%	66,54%

Conto economico consolidato riclassificato

(in milioni di euro)

	2005	2004	Differenze
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	**5.067**	**4.912**	**155**
- Ricavi da traffico	3.188	3.120	**68**
- Altri ricavi	548	481	**67**
- Convenzioni con Regioni	1.331	1.311	**20**
Ricavi da Stato ed altri Enti	**1.808**	**1.806**	**2**
Ricavi operativi	**6.875**	**6.718**	**157**
Costo del lavoro	(4.593)	(4.470)	(123)
Altri costi	(3.124)	(2.646)	(478)
Capitalizzazioni - variazioni rimanenze	970	958	12
Costi operativi	**(6.747)**	**(6.158)**	**(589)**
MARGINE OPERATIVO LORDO	**128**	**560**	**(432)**
Ammortamenti netti e svalutazione cespiti	(487)	(676)	189
Accantonamenti netti e sval. crediti attivo circolante	(277)	(219)	(58)
Saldo oneri/proventi diversi	262	339	(77)
RISULTATO OPERATIVO	**(374)**	**4**	**(378)**
Saldo gestione finanziaria	10	(5)	15
Componenti straordinarie nette	69	55	14
RISULTATO ANTE IMPOSTE	**(295)**	**54**	**(349)**
Imposte sul reddito	(170)	(179)	9
RISULTATO DELL'ESERCIZIO	**(465)**	**(125)**	**(340)**
RISULTATO DEL PERIODO DI GRUPPO	(472)	(132)	(340)
RISULTATO DEL PERIODO DI TERZI	7	7	0

L'esercizio 2005 chiude con un risultato netto negativo di € 465 milioni, di cui € 472 milioni di pertinenza del Gruppo, a fronte di € 125 milioni di perdita del precedente esercizio. Tale variazione va essenzialmente ascritta alla combinazione di due serie di eventi di segno contrapposto. L'aumento dei ricavi, infatti, non è stato sufficiente a neutralizzare l'aumento dei costi per materiali, dei costi per servizi appaltati, oltrechè l'aumento del costo del lavoro.

Al risultato netto negativo corrisponde un margine operativo lordo positivo che si attesta a € 128 milioni, presentando una riduzione rispetto al 2004 di € 432 milioni.

Relativamente ai ricavi operativi, si registra un aumento di € 40 milioni nei proventi da trasporto viaggiatori, dovuto all'effetto combinato dell'incremento del traffico interno legato al potenziamento dell'offerta di Trenitalia S.p.A. dei treni Eurostar sulla media e lunga percorrenza e della flessione del traffico internazionale, particolarmente penalizzato dalla crescente competizione dei vettori aerei "low cost".

Il traffico merci registra, anch'esso, un incremento di € 28 milioni, attribuibile all'effetto combinato dei minori ricavi realizzati da Trenitalia S.p.A. ed Ecolog S.p.A. e dei maggiori ricavi realizzati da Omniaexpress S.p.A., Omnia Logistica S.p.A. e Cargo Chemical S.p.A., grazie ai maggiori volumi di traffico effettuati. Tale voce risente, inoltre positivamente, dell'entrata nell'area di consolidamento della società TX Logistik AG e delle sue controllate.

L'incremento dei ricavi da "Convenzioni con Regioni" è imputabile principalmente ai maggiori servizi aggiuntivi richiesti dalle amministrazioni locali a Trenitalia S.p.A..

I costi operativi evidenziano una crescita di € 589 milioni dovuta principalmente:

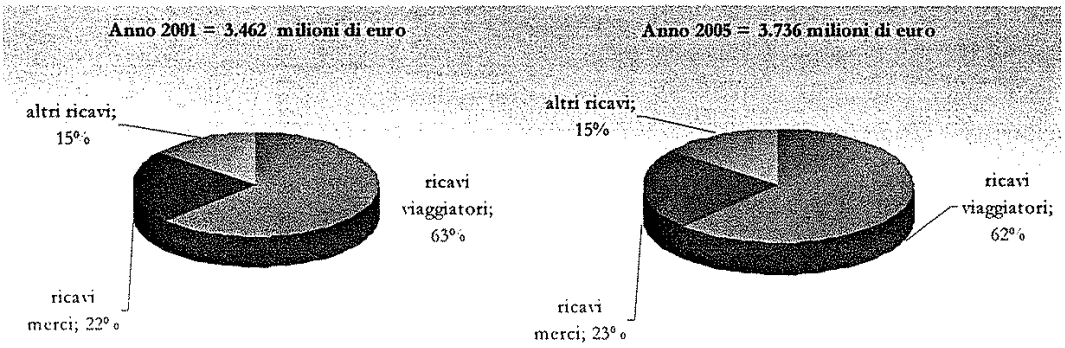
- all'aumento del costo del lavoro che, nonostante la riduzione delle consistenze medie di personale, sconta gli effetti del rinnovo del secondo biennio economico del CCNL delle attività ferroviarie;
- all'aumento dei costi per materiali di scorta destinati alla manutenzione corrente e agli investimenti;
- all'aumento dei costi per servizi di manutenzione ordinaria effettuata da Trenitalia S.p.A. sul materiale rotabile, e da RFI S.p.A. e Centostazioni S.p.A. sui beni immobili;
- all'incremento dei servizi per la gestione delle carrozze letto e ristorazione per garantire un maggior confort a bordo treno;
- ai maggiori costi di pedaggio per l'utilizzo delle tracce orarie sul territorio svizzero da parte dei treni Artesia;
- ai maggiori costi di trazione ferroviaria sostenuti dalla società TX Logistik AG e dalle proprie controllate, entrate per la prima volta nell'area di consolidamento.

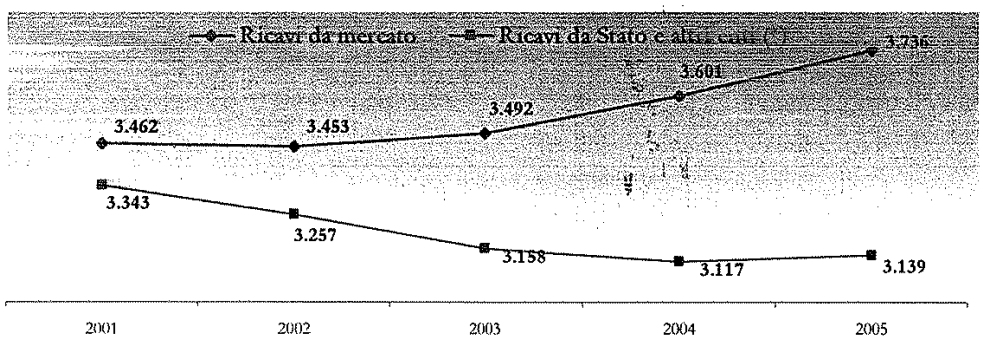
Il risultato operativo del 2005 si attesta ad un valore negativo di € 374 milioni, recuperando € 54 milioni sulla diminuzione del margine operativo lordo.

Su tale effetto positivo hanno influito:

- i minori ammortamenti per € 189 milioni dovuti essenzialmente all'effetto differenziale tra i minori ammortamenti effettuati da Trenitalia S.p.A. a seguito dello storno della manutenzione ciclica capitalizzata negli anni precedenti, con conseguente riduzione di valore del parco rotabili e i maggiori ammortamenti a fronte di nuovi investimenti entrati in esercizio nell'anno;
- gli accantonamenti netti e le svalutazioni crediti che evidenziano una crescita di € 58 milioni riconducibile essenzialmente all'effetto combinato dei maggiori accantonamenti per rischi per contenzioso con personale e terzi, alla svalutazione del magazzino effettuata da Trenitalia S.p.A. in vista della massiccia esclusione nel periodo 2005-2009 dal parco operativo dei rotabili tecnologicamente più antiquati in concomitanza dell'entrata in esercizio dei nuovi e a minori accantonamenti per contenzioso nei confronti dell'Enel, in quanto RFI S.p.A. ha ritenuto congruo il fondo accantonato al 31 dicembre 2004;
- minori plusvalenze realizzate sia sulla vendita di immobili e terreni di trading che sui beni strumentali e minori sopravvenienze derivanti dal normale aggiornamento di stime.

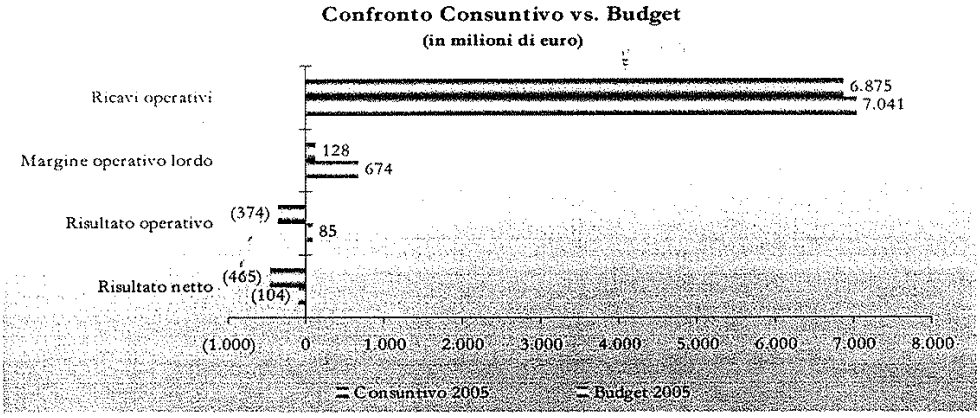
Le gestioni extra operative (finanziaria e straordinaria) registrano, infine, un miglior risultato rispetto al 2004, rispettivamente per € 15 milioni e per € 14 milioni.





(*) include le convenzioni con le Regioni

Confronto consuntivo verso budget



Per quanto riguarda l'analisi degli scostamenti dei risultati consuntivi rispetto a quelli previsti dal Budget 2005 si segnala quanto segue:

- il margine operativo lordo si attesta a € 128 milioni rispetto ad una previsione di budget che indicava € 674 milioni; tale variazione è principalmente imputabile ai seguenti fattori:
  - riduzione dei ricavi operativi del 2,4% per effetto del risultato del settore trasporto merci, del taglio ai trasferimenti pubblici operato dalla Legge Finanziaria 2005 e del mancato adeguamento delle tariffe per il trasporto passeggeri;
  - incremento dei costi operativi al netto delle capitalizzazioni del 6% connesso principalmente all'effetto della spesatura della manutenzione ciclica ed ai maggiori oneri manutentivi;
- il risultato operativo negativo per € 374 milioni si confronta con utile operativo previsto a budget di € 85 milioni; l'andamento citato sconta oltre quanto indicato in precedenza:
  - minori ammortamenti per € 284 milioni conseguenti principalmente al fatto che gli oneri relativi alla manutenzione ciclica del materiale rotabile degli anni precedenti sono stati neutralizzati attraverso l'utilizzo del fondo rettifica valore cespiti;
  - maggiori accantonamenti per € 238 milioni connessi alla svalutazione del magazzino di Trenitalia S.p.A. ed ai rischi su contenziosi;
  - il maggior saldo positivo dei proventi/oneri diversi per € 41 milioni correlato essenzialmente alle vendite di materiali fuori uso e di incentivi al combinato relativi ad anni precedenti.

Stato patrimoniale consolidato riclassificato

(in milioni di euro)

	31.12.2005	31.12.2004	Differenze
ATTIVITA'			
Capitale circolante netto gestionale	(834)	422	(1.256)
Altre attività nette	4.587	3.981	606
Capitale circolante	**3.753**	**4.403**	**(650)**
Immobilizzazioni tecniche	84.305	78.237	6.068
Partecipazioni	452	433	19
Fondi ristrutturazione e rettifica cespiti (-)	(22.488)	(24.132)	1.644
Capitale immobilizzato netto	**62.269**	**54.538**	**7.731**
TFR	(3.258)	(3.231)	(27)
Altri fondi	(6.277)	(6.394)	117
Totale fondi	**(9.535)**	**(9.625)**	**90**
TOTALE CAPITALE INVESTITO NETTO	**56.487**	**49.316**	**7.171**
COPERTURE			
Posizione finanziaria netta a breve	(1.024)	(1.343)	319
Posizione finanziaria netta a medio/lungo	18.972	14.661	4.311
Posizione finanziaria netta	**17.948**	**13.318**	**4.630**
Mezzi propri	**38.539**	**35.998**	**2.541**
TOTALE COPERTURE	**56.487**	**49.316**	**7.171**

Flussi finanziari

(in milioni di euro)

	2005	2004	2003
Utile/(perdita) del periodo	(465)	(125)	31
Ammortamenti e svalutazioni cespiti (1)	487	676	551
Flusso di cassa da gestione reddituale	**22**	**551**	**582**
Variazioni capitale circolante netto gestionale	(1.256)	(1.063)	1.478
Variazioni altre attività e passività	1.550	1.574	(2.957)
Flusso di cassa da attività operativa	**316**	**1.062**	**(896)**
Flusso di cassa da attività di investimento	(8.373)	(8.527)	(6.799)
Flusso di cassa da attività finanziaria	7.607	7.585	8.653
Flusso di cassa totale	**(450)**	**120**	**957**

(1) al netto dell'utilizzo fondi

Il capitale investito netto del Gruppo si incrementa di € 7.171 milioni. Tale incremento è correlato agli investimenti effettuati nel periodo dalle principali realtà che operano nel Gruppo ed, in particolare, da TAV S.p.A., a fronte delle opere per la realizzazione del progetto Alta Velocità/Alta Capacità, da Trenitalia S.p.A., per l'acquisto ed il revamping di materiale rotabile e da RFI S.p.A. per la ristrutturazione della rete tradizionale.

Il capitale circolante netto gestionale si decrementa di € 1.256 milioni, per effetto dell'aumento dei debiti verso fornitori per prestazioni relative agli investimenti e della diminuzione dei crediti commerciali e delle rimanenze degli "Immobili e terreni trading" dovuta essenzialmente alle vendite dell'esercizio e all'operazione di scissione parziale a favore di RFI S.p.A. che ha comportato, come già detto la retrocessione di alcuni immobili, pervenuti a Ferrovie Real Estate S.p.A. con la scissione di RFI S.p.A. del 28 ottobre 2003; quest'ultima società riattribuendo la natura strumentale dei beni a suo tempo ceduti li ha riallocati tra le immobilizzazioni materiali.

Sull'aumento delle altre attività nette ha inciso essenzialmente l'incremento dei crediti verso l'Erario per IVA.

La variazione dei fondi di ristrutturazione e rettifica cespiti è principalmente correlata all'utilizzo del fondo integrativo del fondo ex lege 448/98 per la copertura degli oneri relativi agli ammortamenti delle immobilizzazioni tecniche e delle minusvalenze realizzate dalla vendita delle stesse (€ 915 milioni), e all'integrale riclassifica del fondo rettifica cespiti tra i fondi ammortamento del materiale rotabile operata da Trenitalia S.p.A. (€ 729 milioni), in conseguenza dello storno della capitalizzazione della manutenzione ciclica effettuata negli anni precedenti.

L'indebitamento finanziario netto consolidato si attesta a € 17.948 milioni rispetto a € 13.318 milioni del 31 dicembre 2004. Esso si compone principalmente di debiti verso banche, verso altri finanziatori ed obbligazioni per € 20.312 milioni, e di disponibilità liquide per circa € 2.300 milioni.

La variazione rispetto al 31 dicembre 2004 è principalmente correlata:

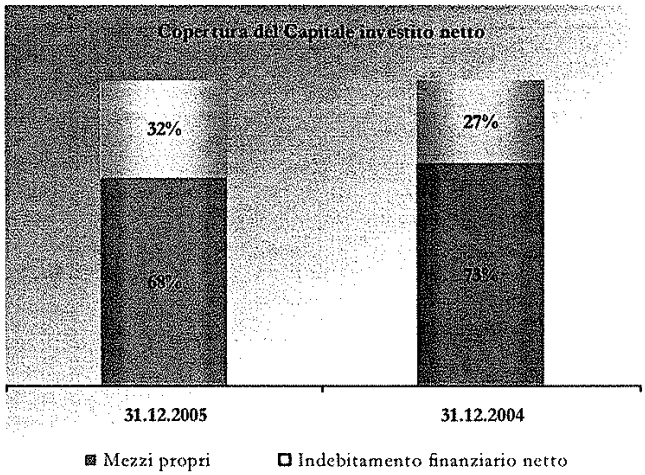
- al rimborso parziale da parte di Ferrovie Real Estate S.p.A. del prestito contratto con la Banca OPI S.p.A. per € 475 milioni e all'estinzione da parte di RFI S.p.A. del debito verso la suddetta banca trasferito con la scissione per € 142 milioni;
- al finanziamento a medio/lungo termine ottenuto da Trenitalia S.p.A. concesso dalla Banca Europea per gli Investimenti (BEI) per € 600 milioni destinato al riassetto e riammodernamento del materiale rotabile;

all'incremento delle linee di credito a breve concesse dalle banche a Trenitalia S.p.A., sia per rinnovi di quelle già esistenti che alla concessione di nuove per € 200 milioni;

- al rimborso parziale da parte di TAV S.p.A. di quote in scadenza di prestiti con primari Istituti finanziari nazionali ed esteri (€ 140 milioni);
- ai debiti obbligazionari per € 600 milioni emessi nell'esercizio 2005 dalla Capogruppo ed interamente sottoscritti dalla società Eurofima, per il finanziamento degli investimenti in materiale rotabile di Trenitalia S.p.A.;

- ai maggiori debiti di TAV nei confronti di Infrastrutture S.p.A. per € 5.676 milioni, correlati al finanziamento del progetto Alta Velocità/Alta Capacità, dei quali € 2.350 milioni sono stati utilizzati per il rimborso dei prestiti concessi dalle banche, interessati dalla già citata operazione di ristrutturazione del debito.

I mezzi propri passano da € 35.998 milioni al 31 dicembre 2004 a € 38.539 milioni per effetto, principalmente, degli aumenti di capitale da parte dell'unico Azionista Ministero dell'Economia e delle Finanze (€ 3.006 milioni) e della perdita dell'esercizio (€ 465 milioni).



GESTIONE FINANZIARIA

Gli strumenti finanziari derivati attualmente presenti nel Gruppo Ferrovie dello Stato si riferiscono principalmente ad operazioni di copertura delle operazioni di provvista a lungo termine, necessarie al finanziamento del Programma Alta Velocità. Gli strumenti finanziari diversi dai derivati, comprendono mutui, prestiti obbligazionari (Eurofima) e sono utilizzati per reperire le risorse necessarie al sostegno e allo sviluppo del Gruppo.

La gestione del rischio finanziario all'interno del Gruppo, in virtù delle differenti caratteristiche del business sottostante, è gestito attualmente a livello di singola società e le principali scelte finanziarie sono approvate dai rispettivi Consigli di Amministrazione che ne fissano le caratteristiche ed i limiti.

L'esposizione al rischio di credito del Gruppo è riferibile a crediti commerciali e finanziari. Il Gruppo, per i settori nei quali opera, non presenta aree di rischio di credito commerciale di particolare rilevanza. Per quanto attiene i crediti finanziari, le operazioni di investimento della liquidità sono effettuate unicamente con controparti bancarie di elevato standing creditizio.

E' in corso di implementazione una policy di Gruppo che prevede la definizione di una funzione di Risk Management centralizzata finalizzata alla valutazione, al controllo e alla gestione dell'esposizione al rischio dell'azienda.

Con riferimento alle operazioni di copertura, si rileva che sono in essere Interest Rate Swap - IRS - (tre contratti al 31 dicembre 2005) che hanno la finalità di trasformare i debiti originariamente accesi a tasso variabile in debiti a tasso fisso. La stipula di tali contratti è avvenuta nel corso dell'esercizio 2002, di concerto con il Ministero dell'Economia e delle Finanze, al fine di predefinire e stabilizzare l'onere complessivo dell'indebitamento legato al progetto dell'Alta Velocità /Alta Capacità. Inoltre, sempre con riferimento al finanziamento del progetto Alta Velocità/Alta Capacità, come illustrato al paragrafo "Informazioni riguardanti le principali società del gruppo – TAV S.p.A.", con la prima Project Loan Tranche del Credit Facility Agreement sono stati sottoscritti nel 2004, due Forward Rate Swaps per un capitale nozionale pari a € 500 milioni ciascuno rispettivamente con USB Limited e Morgan Stanley per la copertura del rifinanziamento dal 2014 al 2024, fissando lo stesso ad un tasso rispettivamente del 5,755% e del 5,767% (il fair value dei sopramenzionati contratti di copertura al 31 dicembre 2005 è riportato in nota integrativa al bilancio consolidato "Sezione 4 - Altre Informazioni").

Con riferimento alla Capogruppo, si evidenzia che la stessa gestisce a livello centralizzato la Tesoreria di Gruppo con il meccanismo di cash pooling attraverso un conto corrente alimentato direttamente dalle principali società controllate. Tale sistema, consente di ottenere vantaggi di tipo economico nei rapporti con le controparti ed una maggiore efficienza operativa. La centralizzazione permette, infatti, una più efficace attività di gestione dei flussi finanziari, consentendo di rafforzare il potere contrattuale con il sistema bancario.

L'altro canale utilizzato dal Gruppo per la provvista di mezzi finanziari è il mercato obbligazionario, volto prevalentemente a fornire la liquidità necessaria per investimenti in materiale rotabile. In particolare, nel 2005 la Capogruppo ha collocato prestiti obbligazionari per € 600 milioni (l'ammontare complessivo al 31 dicembre 2005 è pari a € 1.492 milioni) a tasso variabile pari all'Euribor a sei mesi meno uno spread medio dello 0,086% e con una durata media di 11 anni le cui caratteristiche sono riportate al paragrafo "Debiti obbligazionari" della nota integrativa al bilancio consolidato. I prestiti obbligazionari ed il relativo pagamento degli interessi sono assistiti da garanzie specifiche sul materiale rotabile.

Sempre con riferimento alla Capogruppo, nel 2004 è stata perfezionata un'operazione di cartolarizzazione di crediti IVA associata ad un'operazione di Interest Rate Swap i cui dettagli sono riportati al paragrafo "Immobilizzazioni finanziarie: Crediti verso altri" della nota integrativa al bilancio consolidato. Con la sottoscrizione dell'IRS, Ferrovie dello Stato S.p.A. si é impegnata a pagare alla controparte i flussi di cassa contrattualmente basati sull'Euribor a sei mesi più spread, maturati sulla provvista accesa per il pagamento dell'Initial Purchase Price, ed a ricevere gli interessi attivi che l'Agenzia delle Entrate riconoscerà sul capitale oggetto di cessione. L'operazione di Interest Rate Swap in oggetto, valutata in base ai medesimi criteri adottati nel Bilancio dello scorso anno, ha comportato il mantenimento di un fondo in bilancio di circa € 16,5 milioni.

Una similare operazione è stata posta in essere nei primi mesi del 2006 come illustrato al paragrafo "Fatti di rilievo intervenuti dopo la chiusura dell'esercizio".

ANDAMENTO ECONOMICO E SITUAZIONE PATRIMONIALE E FINANZIARIA DI FERROVIE DELLO STATO S.p.A.

Conto economico riclassificato

(in milioni di euro)

	2005	2004	Differenze
Ricavi operativi	**161**	**151**	**10**
Costo del lavoro	(65)	(58)	(7)
Altri costi	(159)	(147)	(12)
Capitalizzazioni - variazioni rimanenze			0
Costi operativi	**(224)**	**(205)**	**(19)**
MARGINE OPERATIVO LORDO	**(63)**	**(54)**	**(9)**
Ammortamenti netti e svalutazione cespiti	(16)	(15)	(1)
Accantonamenti netti e sval. crediti attivo circolante	(8)	(1)	(7)
Saldo oneri/proventi diversi	6	12	(6)
RISULTATO OPERATIVO	**(81)**	**(58)**	**(23)**
Saldo gestione finanziaria	(459)	(296)	(163)
Componenti straordinarie nette	(1)	12	(13)
RISULTATO ANTE IMPOSTE	**(541)**	**(342)**	**(199)**
Imposte sul reddito	(3)	(3)	0
RISULTATO DELL'ESERCIZIO	**(544)**	**(345)**	**(199)**

Il risultato netto dell'esercizio 2005 si attesta ad un valore negativo di € 544 milioni e si confronta con quello del precedente esercizio che chiudeva con una perdita di € 345 milioni. Sul risultato netto del 2005 ha inciso, in particolare, il saldo della gestione finanziaria che accoglie l'accantonamento al fondo svalutazione partecipazioni per un ammontare di € 571 milioni, pari alla perdita di valore della controllata Trenitalia S.p.A. (€ 328 milioni nel 2004).

A livello di margine operativo lordo si evidenzia una riduzione di € 9 milioni, con un margine che passa da un valore negativo di € 54 milioni ad un valore negativo di € 63 milioni per effetto della crescita dei costi operativi (€ 19 milioni), più che proporzionale rispetto a quella dei ricavi della stessa natura.

I ricavi operativi che si attestano a € 161 milioni (+ 6,6% rispetto al 2004) sono principalmente relativi a servizi di consulenza resi alle società del Gruppo, riaddebiti di costi alle stesse, principalmente per premi di assicurazione, ed a canoni per utilizzo del marchio.

I costi operativi, che ammontano a € 224 milioni (+ 9,3% rispetto al 2004), includono principalmente costi per servizi, parzialmente riaddebitati alle società del Gruppo, e costi del personale.

Il risultato operativo si attesta ad un valore negativo di € 81 milioni con un decremento rispetto al 2004 di € 23 milioni; sulla variazione del risultato operativo hanno inciso, oltre la variazione del margine operativo lordo, maggiori accantonamenti (€ 7 milioni) ed un minor saldo positivo dei proventi ed oneri diversi (€ 6 milioni).

Il saldo della gestione finanziaria che, come premesso incide fortemente sul risultato netto dell'esercizio 2005, passa da un valore negativo di € 296 milioni ad un valore negativo di € 459 milioni, principalmente per l'effetto combinato del citato accantonamento di € 571 milioni per la perdita di valore della controllata Trenitalia S.p.A. (€ 328 milioni nel 2004), dell'incremento dei proventi da partecipazioni (+ € 32 milioni) e della variazione del saldo degli utili netti su cambi (+ € 40 milioni).

Stato patrimoniale riclassificato

(in milioni di euro)

	31.12.2005	31.12.2004	Differenze
ATTIVITA'			
Capitale circolante netto gestionale	15	(1)	16
Altre attività nette	157	138	19
Capitale circolante	**172**	**137**	**35**
Immobilizzazioni tecniche	39	42	(3)
Partecipazioni	36.571	33.803	2.768
Capitale immobilizzato netto	**36.610**	**33.845**	**2.765**
TFR	(25)	(24)	(1)
Altri fondi	(216)	(132)	(84)
Totale fondi	**(241)**	**(156)**	**(85)**
TOTALE CAPITALE INVESTITO NETTO	**36.541**	**33.826**	**2.715**
COPERTURE			
Posizione finanziaria netta a breve	(881)	(855)	(26)
Posizione finanziaria netta a medio/lungo	(688)	(967)	279
Posizione finanziaria netta	**(1.569)**	**(1.822)**	**253**
Mezzi propri	**38.110**	**35.648**	**2.462**
TOTALE COPERTURE	**36.541**	**33.826**	**2.715**

Il capitale investito netto passa da € 33.826 milioni al 31 dicembre 2004 a € 36.541 milioni al 31 dicembre 2005, con un incremento dell' 8%, per l'effetto combinato degli aumenti del capitale circolante, del capitale immobilizzato netto e degli altri fondi.

L'aumento del capitale circolante (+ € 35 milioni) è correlabile:

- all'incremento del capitale circolante netto gestionale (+ € 16 milioni) per effetto dell'aumento dei crediti commerciali;

- all'aumento delle altre attività nette (+ € 19 milioni), derivante principalmente dall'effetto congiunto:
  - dell'incremento dei crediti per IVA al netto dei crediti/debiti verso controllate per IVA di gruppo;
  - dell'incremento dei crediti verso controllate, essenzialmente per IRES ceduta nell'ambito della procedura del consolidato fiscale;
  - dell'aumento degli altri debiti (+ € 46 milioni) e dalla riduzione dei ratei e risconti attivi per minori premi assicurativi (- € 26 milioni).

L'aumento del capitale immobilizzato netto è collegato alla voce "Partecipazioni delle immobilizzazioni finanziarie", che si attesta a € 36.571 milioni, e che risente dell'iscrizione del credito nei confronti della controllata RFI S.p.A. per i versamenti effettuati in conto futuri aumenti di capitale sociale per un ammontare di € 2.645 milioni.

Passando all'analisi delle coperture si evidenzia una posizione finanziaria netta positiva che passa da € 1.822 milioni al 31 dicembre 2004 a € 1.569 milioni al 31 dicembre 2005.

In particolare, la posizione finanziaria netta a breve, pari a € 881 milioni è composta essenzialmente da cassa ed altre disponibilità liquide nette e dai finanziamenti concessi a società controllate; l'incremento di tale posizione rispetto al 31 dicembre 2004 è pari a € 26 milioni e riflette le seguenti variazioni:

- riclassifica delle rate in scadenza nell'esercizio successivo del credito verso Trenitalia S.p.A. per la cessione del ramo d'azienda trasporto per € 304 milioni;
- riduzione dei crediti verso Trenitalia S.p.A., a seguito della rinuncia e della loro trasformazione in capitale sociale (€ 304 milioni);
- aumento dei finanziamenti concessi alle controllate parzialmente compensato dalla riduzione delle disponibilità nette (inclusi i c/c intersocietari).

La posizione finanziaria netta a medio - lungo termine positiva per € 688 milioni, in riduzione di € 279 milioni rispetto al 31 dicembre 2004, risulta composta principalmente:

- dal credito verso la controllata Trenitalia S.p.A. per la cessione alla stessa del ramo d'azienda trasporto per € 607 milioni, ridottosi per la citata riclassifica;
- da crediti verso Trenitalia S.p.A. per i finanziamenti destinati all'acquisto del materiale rotabile per € 1.492 milioni;
- da debiti per obbligazioni per € 1.492 milioni sottoscritti interamente dalla società Eurofima e contratti a fronte dei finanziamenti indicati al punto precedente;
- dal residuo credito verso la società Euterpe Finance per € 66 milioni (trattasi del "Deferred purchase price", per maggiori informazioni v. nota integrativa di capogruppo).

I mezzi propri, infine, evidenziano un incremento di € 2.462 milioni collegato:

- agli aumenti di capitale sociale deliberati dall'Assemblea dei Soci del 23 giugno 2005 per un ammontare di € 361 milioni e del 23 dicembre 2005 per un ammontare di € 2.645 milioni;
- all'iscrizione della perdita di periodo per € 544 milioni.

RAPPORTI DI FERROVIE DELLO STATO S.p.A. CON PARTI CORRELATE

Nel seguito sono rappresentati in una tabella di sintesi i principali rapporti attivi e passivi di natura commerciale intercorsi nell'esercizio con le società controllate, collegate, e collegate di controllate. In apposita separata tabella sono indicate le società con le quali la Capogruppo intrattiene particolari rapporti.

	RAPPORTI ATTIVI	RAPPORTI PASSIVI
Controllate		
RFI S.p.A.	Servizi dell'area Finanza Fiscale Bilancio Affari Societari Relazioni Esterne Relazioni Industriali Legale Lavoro Amministraz.ne Personale Dirigente Sviluppo Organizzazione Cariche sociali Prestazioni di personale Rimborsi assicurazioni Prestazioni della Polfer Utilizzo marchio Rimborsi servizi informatici	Prestazioni di personale Fitto locali Prestazioni sanitarie
Ferrovie Real Estate S.p.A.	Servizi dell'area Finanza Fiscale Bilancio Affari Societari Amministraz.ne Personale Dirigente Legale Lavoro Relazioni Industriali Sviluppo Organizzazione Servizi di Audit Cariche sociali Prestazioni di personale Rimborsi assicurazioni Utilizzo marchio Rimborsi servizi informatici	Fitto locali Prestazioni di personale

Controllate (segue)	**RAPPORTI ATTIVI**	**RAPPORTI PASSIVI**
Ferservizi S.p.A.	Servizi dell'area Finanza Fiscale Bilancio Affari societari Relazioni industriali Legale Lavoro Amministraz.ne Personale Dirigente Sviluppo Organizzazione Relazioni Esterne Cariche sociali Prestazioni di personale Rimborsi assicurazioni Utilizzo marchio Utilizzo sistemi informatici Rimborsi servizi informatici	Prestazioni di personale Servizi informatici Contabilità/tesoreria Amministrazione del personale Ristorazione Ferrotel Facilities e Building management Formazione
Trenitalia S.p.A.	Servizi dell'area Finanza Fiscale Bilancio Affari Societari Relazioni Industriali Legale Lavoro Amministraz.ne Personale Dirigente Sviluppo Organizzazione Relazioni Esterne Cariche sociali Prestazioni di personale Rimborsi assicurazioni Prestazioni della Polfer Utilizzo marchio Rimborsi servizi informatici	Prestazioni di personale Spese di trasporto - viaggiatori Servizi club Eurostar
TAV S.p.A.	Servizi dell'area Finanza Fiscale Bilancio Affari Societari Relazioni Industriali Legale Lavoro Amministraz.ne Personale Dirigente Sviluppo Organizzazione Relazioni esterne Cariche sociali Prestazioni di personale Rimborsi assicurazioni Utilizzo marchio	Prestazioni di personale

Controllate (segue)	**RAPPORTI ATTIVI**	**RAPPORTI PASSIVI**
Italferr S.p.A.	Servizi dell'area Finanza Fiscale Bilancio Affari Societari Legale Lavoro Amministraz.ne Personale Dirigente Sviluppo Organizzazione Relazioni Industriali Cariche sociali Prestazioni di personale Rimborsi assicurazioni Utilizzo marchio Rimborsi servizi informatici	
Fercredit S.p.A.	Servizi dell'area Finanza Fiscale Bilancio Affari Societari Legale Lavoro Cariche sociali Rimborsi assicurazioni Utilizzo marchio	
Grandi Stazioni S.p.A.	Servizi dell'area Finanza Fiscale Bilancio Affari Societari Legale Lavoro Relazioni esterne Cariche sociali Rimborsi assicurazioni	Riaddebito spese di vigilanza
Centostazioni S.p.A.	Servizi dell'area Finanza Fiscale Bilancio Affari Societari Amministraz.ne Personale Dirigente Relazioni esterne Cariche sociali Prestazioni di personale Rimborsi assicurazioni Utilizzo marchio	
Omniaexpress S.p.A.	Relazioni industraili Rimborsi assicurazioni	Trasporti e spedizioni

Controllate (segue)	**RAPPORTI ATTIVI**	**RAPPORTI PASSIVI**
Italcontainer S.p.A/ Serfer S.r.l./ Ferport S.r.l./ Ferport Napoli S.r.l./ Nord Est Terminal S.p.A./ Cargo Chemical S.r.l./ SAP S.r.l. in liquidazione/ Italcertifer S.c.p.A./Metropark S.p.A./ Omnia Logistica S.p.A./ Ecolog S.p.A./Metroscai S.c.a.r.l.	Rimborsi assicurazioni	
Fs Cargo S.p.A.	Servizi dell'area Finanza Fiscale Bilancio Affari Societari Relazioni Industriali Legale Lavoro Rimborsi assicurazioni Utilizzo marchio	
Sogin S.r.l.	Servizi dell'area Finanza Fiscale Bilancio Affari Societari Legale Lavoro Servizi di Audit Cariche sociali Rimborsi assicurazioni	
Sita S.p.A.	Servizi dell'area Fiscale Bilancio Affari Societari Amministraz.ne Personale Dirigente Legale Lavoro Servizi di Audit Cariche sociali Prestazioni di personale	Trasporti
Passaggi S.p.A.		Fee acquisto titoli di viaggio

Collegate		
TSF S.p.A.	Cariche sociali Prestazioni di personale	Servizi informatici e Realizzazione software
Isfort S.p.A.	Cariche sociali Rimborsi assicurazioni	Formazione personale
Collegate di controllate		
Cemat Sp.A. Sideuropa S.r.l.	Rimborsi assicurazioni	
Tilo S.A.	Cariche sociali	

RAPPORTI DI C/C INTERSOCIE-TARIO	IVA DI POOL	CONSOLI-DATO FISCALE	FINANZIA-MENTI CONCESSI	DEPOSITI PASSIVI	RILASCIO GARANZI E FIDEIUS-SORIE NELL'IN-TERESSE DI
Controllate					
RFI	RFI	RFI			RFI
Ferrovie Real Estate	Ferrovie Real Estate	Ferrovie Real Estate			Ferrovie Real Estate
Fercredit		Fercredit	Fercredit		Fercredit
Ferservizi	Ferservizi	Ferservizi			
Trenitalia	Trenitalia	Trenitalia	Trenitalia		Trenitalia
TAV	TAV	TAV			TAV
Italferr	Italferr	Italferr			Italferr
Grandi Stazioni	Grandi Stazioni	Grandi Stazioni			Grandi Stazioni
Centostazioni	Centostazioni	Centostazioni		Centostazioni	
Omniaexpress	Omnia Express	Omnia Express	Omnia Express		
Omnia logistica	Omnia logistica	Omnia logistica			
Passaggi	Passaggi	Passaggi			
Sita		Sita		Sita	
Metropark		Metropark	FS Cargo		
	Fs Cargo	Fs Cargo		FS Cargo	
	Ecolog	Ecolog			
	Italcontainer	Italcontainer			Ecolog
	Serfer	Serfer			
Sogin	Sogin	Sogin			
	Immobiliare Ferrovie	Immobiliare			
	Medie Stazioni 2	Ferrovie			
	Cargo Chemical	Medie Stazioni 2			
	Grandi Stazioni	Cargo Chemical			
	Servizi	Grandi Stazioni			
		Servizi			
		Ferport			
		Ferport Napoli			
		Fs Lab			
		Grandi Stazioni			
		Imm.re			
		Grandi Stazioni			
		Ingegneria			
		Grandi Stazioni			
		Pubblicità			
		Grandi Stazioni			
		Edicole			
		Italcertifer			
Collegate		Nord Est Terminal			
TSF		Self			
Collegate di controllate					
					Cisalpino

Di seguito si riportano inoltre i valori patrimoniali ed economici derivanti dai rapporti sopra indicati.

Rapporti Commerciali e Diversi (in migliaia di euro)

Denominazione	31.12.2005		2005			
	Crediti	Debiti	Costi		Ricavi	
			Servizi	Altro	Servizi	Altro
Controllate						
Cargo Chemical	462	223				178
Centostazioni	1.377			6.884	107	570
Ecolog	467	486				15
Fs Cargo	63	16			48	71
Fercredit	723	24			106	38
Ferport	17	6				94
Ferport Napoli	19	1				19
Ferrovie Real Estate	128.642	1.426	5.130		1.106	1.661
Ferservizi	10.167	7.891	16.527	174	1232	6.238
Fs Lab		9				
Grandi Stazioni	5.076	3.765	759		117	153
Grandi stazione Servizi	418	3				
Immobiliare Ferrovie		2				
Italcontainer	567	457				20
Italcertifer	(1)	1				5
Italferr	15.516	3.543		84	931	1.084
Medie Stazioni 2		2				
Metropark	2	1				7
Metroscai	5					2
Omniaexpress	1.157	1	3		2	21
Omnia Logistica	15	1				17
Nord Est Terminal	64	4				8
Passaggi	20	30	14			
Rete Ferroviaria Italiana	20.831	886.043	7.232		18.824	55.286
SAP - in liquidazione	5.823					6
Serfer	1.950	9				236
Sita	782	229	1		97	474
Sogin	647	1.366			34	134
TAV	1.522	693.750	27		120	2.158
Trenitalia	26.512	796.572	204	1.332	32.532	39.814
	222.843	2.395.861	29.897	8.474	55.256	108.309
Collegate						
TSF	69	9.846	6.131			232
Isfort	5	293	356	2		59
	74	10.139	6.487	2	0	291
Collegate di controllate						
Cemat						16
Cisalpino	55					
Sideuropa	2					6
Tilo S.a.	4					3
	61	0	0	0	0	25
TOTALE	222.978	2.406.000	36.384	8.476	55.256	108.625

Rapporti Finanziari (in migliaia di euro)

Denominazione	Imm.ni Finanz.	Crediti	Debiti	Garanzie prestate nell'interesse di	Oneri	Proventi
Controllate						
Cargo Chemical						
Centostazioni			5.421		267	
Ecolog				66	7	
Fs Cargo		5.501	1.625		32	126
Fercredit	17.150	72.088	1.074	3.488	1.327	5.585
Ferport						
Ferport Napoli					1	
Ferrovie Real Estate			135.629	270.333	1.442	30.501
Ferservizi			78.625		1.491	
Fs Lab						
Grandi Stazioni			21.686	15.292	987	6.283
Grandi stazioni servizi					3	
Immobiliare Ferrovie						
Italcontainer					4	
Italcertifer						
Italferr (1)			187.162	123.497	3.712	7.282
Medie Stazioni 2						
Metropark			895		7	
Metroscai						
Omnia Express		7.700	951		49	177
Omnia Logistica			234		1	28
Nord Est Terminal					4	
Passaggi			466		12	
Rete Ferroviaria Italiana	2.644.692		1.228.651	31.099	21.175	23
SAP S.r.l. - in liquidazione						
Serfer						
Sita			36		24	
SOGIN			169		44	
TAV		405.558	400.891	691.639	2.670	8.505
Trenitalia	2.403.157	379.414		1.072.065	14.419	62.049
	5.064.999	870.261	2.063.515	2.207.479	47.678	120.559
Collegate						
TSF			19.184		583	5.146
Isfort						
	0	0	19.184	0	583	5.146
Collegate di controllate						
Cisalpino	0	0	0	65.723	0	108
TOTALE	5.064.999	870.261	2.082.699	2.273.202	48.261	125.813

(1) La garanzia di € 123.497 mila è prestata a favore della controllata TAV.

INVESTIMENTI

Gli investimenti realizzati nel 2005 dal Gruppo ammontano a € 8.528 milioni, sostanzialmente in linea con quelli del 2004 (€ 8.447 milioni).

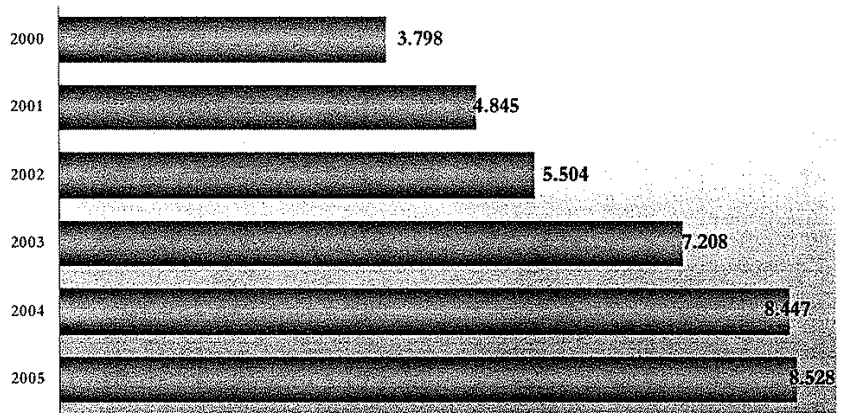
Si precisa, al riguardo, che tale ammontare corrisponde al totale degli investimenti tecnici del periodo iscritti nei bilanci delle società del Gruppo (ivi compresa la Capogruppo), al lordo dei contributi in conto impianti ricevuti, così rettificato:

- sono esclusi gli anticipi erogati a fronte delle opere da realizzare;
- sono compresi:
  - gli anticipi recuperati, in quanto corrispondenti ad opere ormai realizzate;
  - le rettifiche per adeguamento delle modalità di rilevazione contabile del leasing al principio internazionale IAS 17 (iscrizione dei beni acquisiti in leasing fra le immobilizzazioni dello stato patrimoniale, da parte del locatario);
  - altre rettifiche di consolidamento.

Gli investimenti, in coerenza con le strategie del Gruppo, hanno principalmente riguardato:

- l'incremento della capacità della rete e dell'offerta di servizi;
- la realizzazione del programma Alta Velocità/Alta Capacità;
- l'upgrading tecnologico ed infrastrutturale;
- la valorizzazione delle stazioni e del patrimonio del Gruppo;
- lo sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria al Sud.

Investimenti del Gruppo Ferrovie dello Stato
(in milioni di euro)



Gli investimenti complessivamente destinati all'infrastruttura ferroviaria ammontano a € 7.017 milioni, di cui € 3.066 milioni di pertinenza del gestore dell'infrastuttura RFI S.p.A. e € 3.951 milioni di TAV S.p.A., società dedicata alla realizzazione del sistema Alta Velocità/Alta Capacità. Tali investimenti sono stati finalizzati principalmente al miglioramento della regolarità della circolazione, all'efficienza della gestione ed all'innalzamento ulteriore degli standard della sicurezza attraverso la realizzazione di nuove opere e potenziamenti, oltre che al mantenimento in efficienza e all'upgrading tecnologico.

Gli investimenti di RFI S.p.A., connessi per € 2.993 milioni alla rete storica e per € 73 milioni alla rete Alta Velocità/Alta Capacità, hanno riguardato:

- per il 44% la realizzazione di opere relative ai grandi progetti infrastrutturali (ammodernamento e potenziamento dei corridoi, aree metropolitane e bacini regionali);
- per il 22% la realizzazione di progetti tecnologici e di innovazione;
- per il 28% il mantenimento in efficienza dell'infrastruttura (rete, stazioni, impianti);
- per il restante 6% interventi diffusi.

Particolare rilevanza hanno assunto gli investimenti nelle tecnologie finalizzate alla sicurezza ed alla circolazione, la cui spesa è risultata, nell'ultimo triennio, progressivamente in crescita passando da € 377 milioni del 2003 a € 629 milioni del 2005.

Si segnala che nel mese di maggio 2005 RFI S.p.A., in ottemperanza agli obblighi previsti dal Contratto di Programma 2001 - 2005, ha provveduto ad aggiornare il Piano di Priorità degli Investimenti (PPI). Con tale revisione il volume globale degli investimenti, come "costo a vita intera", è stato definito in € 179,4 miliardi, di cui € 135 miliardi per la rete tradizionale e € 44,4 miliardi per il sistema Alta Velocità/Alta Capacità.

Gli investimenti di TAV S.p.A. sono stati destinati principalmente alla prosecuzione dei lavori per la realizzazione della linea ad alta velocità Torino – Milano – Napoli. Nel corso dell'anno ha assunto particolare rilevanza l'attivazione della prima tratta di 186 Km tra Napoli (Gricignano) e Roma, attrezzata con il sistema di segnalamento e sicurezza ERTMS. Similmente a fine 2005 è iniziato il pre – esercizio tecnico sulla tratta Torino – Novara, la cui attivazione al pre – esercizio commerciale è avvenuta il 7 febbraio 2006.

Nella tabella che segue sono riportate le principali opere attivate all'esercizio ferroviario degli ultimi tre anni.

		2003	2004	2005
RETE AV/AC				
Nuove linee	**km**	**-**	**-**	**186**
RETE CONVENZIONALE				
Nuove infrastrutture	**km**	**27**	**106**	**144**
Nuove linee	km	3	14	34
Raddoppi	km		62	70
Varianti	km	24	30	40
Ammodernamento linee		**138**	**840**	**402**
Elettrificazioni	km	25	120	44
Blocchi	km	113	720	358
Tecnologie di sicurezza	**km**	**1.985**	**4.497**	**5.730**
SCMT	km	1.087	1.998	2.759
SCC/CTC	km	338	749	311
GSM-R	km	560	1.750	2.600
Apparati di stazione (ACEI e ACS)	**n.**	**11**	**31**	**51**
Soppressione passaggi a livello	**n.**	**104**	**80**	**109**

Gli investimenti di Trenitalia S.p.A. destinati al materiale rotabile ammontano a € 1.403 milioni. Tali investimenti, finalizzati al miglioramento della qualità dell'offerta, sono stati impiegati per l'acquisto, la riqualificazione e l'upgrading tecnologico dei mezzi per la sicurezza della circolazione ed hanno riguardato:

- per il 22% il trasporto media - lunga percorrenza con iniziative nella riqualificazione delle carrozze dei treni intercity, nell'acquisto di carrozze letto per elevare lo standard del servizio notte e nella prosecuzione degli interventi di adeguamento della flotta ETR (acquisto di nuove locomotive, politensionamento e tecnologie) per renderla idonea al mercato Alta Velocità;
- per il 48% il trasporto metropolitano - regionale con iniziative sia di acquisto che di revamping finalizzate a migliorare la qualità e il right sizing della flotta nei segmenti di trasporto metropolitano, regionale e interregionale;
- per il 6% il trasporto merci con investimenti per l'acquisto di locomotive e per il revamping di carri per il trasporto specializzato;
- per il 13% le tecnologie di bordo treno per lo sviluppo di sistemi di sicurezza basati sulla comunicazione terra – treno;
- per l'11% la manutenzione e l'adeguamento tecnologico degli impianti di manutenzione, i progetti di informatica e la ricerca e sviluppo.

Per quanto riguarda i rotabili, sono entrati/riconsegnati all'esercizio i mezzi elencati nella tabella che segue:

NUOVO MATERIALE	n. mezzi	RISTRUTTURAZIONE E CLIMATIZZAZIONE	n. mezzi
Locomotive	**83**	**Locomotive**	**273**
Naz.le Internaz.le	40	Naz.le Internaz.le	88
Locale	41	Locale	15
Logistica	2	Logistica	170
Carrozze	**27**	**Carrozze/Carri**	**1764**
Naz.le Internaz.le		Naz.le Internaz.le	40
ETR/Intercity	1	Locale	617
Notte	1	Logistica	1107
Locale, doppio piano	25		
Treni minuetto	**92**	**Treni AV - ETR500**	**8**

Le altre società del Gruppo (Grandi Stazioni S.p.A., Centostazioni S.p.A., Sita S.p.A., Italferr S.p.A., Ferservizi S.p.A., Ferrovie Real Estate S.p.A. e Ferrovie dello Stato S.p.A.) hanno realizzato investimenti per circa € 108 milioni finalizzati alla valorizzazione/riqualificazione delle stazioni e del patrimonio e alla dotazione di strumenti a supporto dei processi aziendali.

Finanziamento degli investimenti

Con riferimento al finanziamento della rete tradizionale e dell'Alta Velocità/Alta Capacità si evidenzia che esso è avvenuto, fino a tutto il 31 dicembre 2005, in via principale attraverso:

- gli aumenti di capitale sociale a "cascata" da parte del Ministero dell'Economia e delle Finanze a Ferrovie dello Stato S.p.A. e quindi ad RFI S.p.A. e, per la copertura degli oneri finanziari capitalizzati, a TAV S.p.A.;
- l'indebitamento nei confronti di Infrastrutture S.p.A., società finanziaria sottoposta alla vigilanza del Ministero dell'Economia e delle Finanze, cui, in base all'art. 75 della legge 289/2002 - Legge Finanziaria 2003 - è stato attribuito il finanziamento del progetto per la realizzazione dell'infrastruttura ferroviaria del sistema Alta Velocità/Alta Capacità.

La legge 23 dicembre 2005 n° 266 (legge finanziaria 2006) ha introdotto diverse novità con riferimento, in particolare, alle modalità di finanziamento dell'infrastruttura. Si evidenzia quanto segue:

- in base all'art. 1, comma 79, della legge finanziaria 2006 *"Infrastrutture S.p.A. è fusa per incorporazione con effetto dal 1° gennaio 2006 nella Cassa Depositi e Prestiti S.p.A., la quale assume tutti i beni, diritti e rapporti giuridici attivi e passivi di Infrastrutture S.p.A., incluso il patrimonio separato, proseguendo in tutti i rapporti giuridici attivi e passivi anche processuali".* Inoltre lo stesso art. 1, al successivo comma 81, prevede che *"La Cassa Depositi e Prestiti S.p.A. continua a svolgere, attraverso il patrimonio separato, le attività connesse agli*

interventi finanziari intrapresi da Infrastrutture S.p.A. fino alla data di entrata in vigore della presente legge, ai sensi dell'articolo 75 della legge 27 dicembre 2002, n. 289. Fatto salvo quanto previsto dal citato articolo 75, le obbligazioni emesse ed i mutui contratti da Infrastrutture S.p.A. fino alla data di entrata in vigore della presente legge sono integralmente garantiti dallo Stato";

- in base all'art. 1, comma 86, della legge finanziaria 2006 il finanziamento concesso al Gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale a copertura degli investimenti relativi alla rete tradizionale, compresi quelli per la manutenzione straordinaria, avviene, a partire dalle somme erogate dal 1° gennaio 2006, a titolo di contributi in conto impianti.

La legge finanziaria 2006 prevede inoltre, all'art. 1 comma 84:

- per la prosecuzione degli interventi relativi al sistema Alta Velocità/Alta Capacità sulla linea Torino – Milano – Napoli, la concessione a Ferrovie dello Stato S.p.A. o a società del Gruppo di contributi quindicennali di € 85 milioni a partire dal 2006 e di € 100 milioni a decorrere dal 2007, ammontari atti a garantire l'anticipazione delle risorse finanziarie necessarie a fronte degli impegni contrattualmente assunti;
- per il finanziamento delle attività preliminari ai lavori di costruzione, nonché delle attività e lavori, da avviare in via anticipata delle linee Alta Velocità/Alta Capacità Milano-Genova e Milano-Verona incluso il Nodo di Verona, la concessione a Ferrovie dello Stato S.p.A. o a società del Gruppo di un contributo quindicennale di € 15 milioni annui a decorrere dal 2006.

Il finanziamento dell'infrastruttura avviene anche attraverso i flussi generati dalla vendita del patrimonio immobiliare non strumentale all'esercizio ferroviario da parte di Ferrovie Real Estate S.p.A..

Nel 2003 RFI S.p.A., infatti, nell'ottica di massimizzare la creazione di risorse finanziarie da utilizzarsi per il finanziamento dello sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria, attraverso il processo di valorizzazione e vendita del patrimonio immobiliare non strumentale all'esercizio ferroviario, aveva trasferito una porzione del suo patrimonio, non asservito ad attività proprie del Gestore dell'Infrastruttura ferroviaria nazionale, alla neo costituita società Ferrovie Real Estate S.p.A. Ciò aveva anticipato, peraltro, in parte gli effetti di quanto previsto dall'articolo 26, comma 10 della Legge 24 novembre 2003, n. 326 di "Conversione in legge, con modificazioni, del decreto legge 30 settembre 2003, n. 269, recante disposizioni urgenti per favorire lo sviluppo e per la correzione dell'andamento dei conti pubblici" che prevede l'inserimento, all'articolo 1 della legge 23 novembre 2001, n. 410 di "Conversione in legge, con modificazioni, del decreto legge 25 settembre 2001, n. 351, recante disposizioni urgenti in materia di privatizzazione e valorizzazione del patrimonio immobiliare pubblico e di sviluppo dei fondi comuni di investimento immobiliare" del seguente comma 6-bis.: *"I beni non più strumentali alla gestione caratteristica dell'impresa ferroviaria, di proprietà di Ferrovie dello Stato S.p.A., ai sensi dell'articolo 43 della legge 23 dicembre 1998, n. 448, e successive modificazioni dell'articolo 5 della legge 23 dicembre 1999, n. 488, nonché i beni acquisiti ad altro titolo, sono alienati da Ferrovie dello Stato S.p.A., o dalle società da essa controllate, direttamente o con le modalità di cui al presente decreto. Le alienazioni di cui al*

presente comma sono effettuate con esonero dalla consegna dei documenti relativi alla proprietà e di quelli attestanti la regolarità urbanistica, edilizia e fiscale degli stessi beni. Le risorse economiche-finanziarie derivanti dalle dismissioni effettuate direttamente ai sensi del presente comma sono impiegate da RFI S.p.A. in investimenti relativi allo sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria e, in particolare, al miglioramento della sicurezza dell'esercizio. Le previsioni di cui ai primi due periodi del presente comma, previa emanazione dei decreti previsti dal presente articolo, si applicano a tutte le società controllate direttamente o indirettamente dallo Stato al momento dell'alienazione dei beni".

Fino al 31 dicembre 2004 il volume delle dismissioni immobiliari portate a termine era inferiore ai finanziamenti ricevuti, pertanto gli obblighi normativi di cui sopra risultavano soddisfatti in considerazione del fatto che Ferrovie Real Estate S.p.A. si era accollata il servizio del debito, capitale ed interessi, relativo al finanziamento della Banca Opi trasferito all'atto di scissione da RFI S.p.A. (per un ammontare pari a € 1.000 milioni), anticipando in questo modo il finanziamento dell'infrastruttura. Con le due già citate scissioni parziali a favore di RFI S.p.A. (v. paragrafo "principali eventi dell'anno") correlate al progetto di "riassetto" del patrimonio di Ferrovie Real Estate S.p.A. ed aventi efficacia rispettivamente dal 25 luglio 2005 e dal 24 gennaio 2006, Ferrovie Real Estate S.p.A. ha retrocesso ad RFI S.p.A. anche quota parte del debito verso Banca Opi per un ammontare complessivo di € 196 milioni.

In considerazione di ciò e dell'ammontare delle dismissioni immobiliari realizzate a tutto il 31 dicembre 2005, Ferrovie Real Estate S.p.A. nel 2005 ha provveduto alla distribuzione di dividendi per € 30 milioni all'unico socio Ferrovie dello Stato S.p.A. che, a sua volta, ha deliberato l'aumento di capitale sociale per pari importo in RFI S.p.A.

Con riferimento all'infrastruttura ferroviaria, segnaliamo, infine, un'altra novità della Legge finanziaria 2006 la quale prevede che il costo complessivo degli investimenti finalizzati alla realizzazione dell'infrastruttura stessa è ammortizzato con il metodo "a quote variabili in base ai volumi di produzione" sulla base del rapporto tra le quantità prodotte nell'esercizio e le quantità di produzione totale prevista durante il periodo di concessione.

Con riferimento al finanziamento del materiale rotabile si evidenzia che esso avviene principalmente tramite:

- emissione di prestiti obbligazionari da parte di Ferrovie dello Stato S.p.A.;
- finanziamenti attraverso il sistema bancario.

ATTIVITA' DI RICERCA E SVILUPPO

Gli investimenti del Gruppo in ricerca scientifica e sviluppo tecnologico nell'anno 2005 è stato pari a circa € 59,5 milioni di cui € 50,4 milioni per RFI S.p.A. e € 9,1 milioni per Trenitalia S.p.A., con una sensibile crescita rispetto agli anni passati.

milioni di euro

Ricerca e sviluppo	2003			2004			2005			D 2005 vs 2004		
	RFI	Trenitalia	Totale	RFI	Trenitalia	Totale	RFI	Trenitalia	Totale	RFI	Trenitalia	Totale
Tecnologie per la sicurezza	22,2	2,7	24,9	12,9	1,6	14,5	35,5	4,1	39,6	22,6	2,5	25,1
Diagnostica innovativa	0,0	0,0	0,0	1,0	0,2	1,2	12,2	1,7	13,9	11,2	1,6	12,8
Studi e sperimentazioni di nuovi componenti e sistemi	4,0	1,2	5,2	4,0	0,5	4,5	2,7	0,4	3,1	-1,3	-0,1	-1,4
Eco-compatibilità ambientale	0,0	0,8	0,8	0,3	1,3	1,6	0,0	1,3	1,3	-0,3	0,0	-0,3
Altro	0,3	2,2	2,5	11,6	1,0	12,6	0,0	1,5	1,5	-11,6	0,5	-11,1
TOTALE	**26,6**	**6,8**	**33,4**	**30,0**	**4,6**	**34,4**	**50,4**	**9,1**	**59,5**	**20,4**	**4,5**	**25,0**

La tabella, che riporta la spesa effettuata nel triennio per le principali aree di attività del Gruppo, evidenzia la rilevanza della quota di ricerca nelle tecnologie per la sicurezza della circolazione e nella diagnostica per il controllo dell'efficienza della rete e del materiale rotabile. Di seguito vengono descritte sinteticamente le principali attività effettuate nell'anno.

Tecnologie per la sicurezza

Nel corso dell'anno sono proseguiti gli studi e le ricerche relativi ai sistemi per il controllo della marcia del treno (ERTMS per la rete Alta Velocità/Alta Capacità, SCMT per la rete convenzionale) e per la comunicazione terra-treno (GSM-R e piattaforma satellitare), finalizzati all'implementazione di nuove funzionalità, all'integrazione con i sistemi di sicurezza esistenti, all'interoperabilità (libero accesso all'infrastruttura da parte degli operatori di trasporto) ed all'omologazione delle apparecchiature.

Oltre a ciò, è stato concluso con successo lo studio di un nuovo sistema di sicurezza SSC (Sistema Supporto alla Condotta), che utilizza tecnologia trasmissiva con trasponder a microonde, finalizzato al controllo del rispetto del segnalamento e destinato ad integrare il sistema SCMT su alcune linee della rete tradizionale.

Diagnostica innovativa

Al fine di contenere i costi di gestione, garantendo adeguati standard di sicurezza, è stato dato notevole impulso allo sviluppo dei sistemi di diagnostica sia della rete ferroviaria che del parco rotabili.

Per l'infrastruttura, sono state estese ad enti di stazione e di linea le funzioni di diagnostica del sistema di comando e controllo (SCC), sono stati sviluppati sistemi di monitoraggio della rete elettrica ad alta tensione e sono state implementate le nuove strumentazioni per la diagnostica dei deviatoi oleodinamici.

Negli investimenti esposti sono stati inclusi anche gli studi e le progettazioni relative ai due convogli equipaggiati con strumentazione per la diagnostica predittiva dello stato dei binari della rete Alta Velocità/Alta Capacità che rappresentano l'evoluzione del treno Archimede, già utilizzato per le linee della rete tradizionale. I nuovi treni, che potranno circolare alla velocità di 300 km/h, effettueranno la diagnostica mobile dell'armamento, degli impianti di trazione e di segnalamento verificando significativi parametri dell'interazione treno-infrastruttura ferroviaria.

Nel campo della manutenzione dei rotabili, le attività hanno riguardato lo sviluppo di sistemi di diagnostica innovativa su pantografi, motori diesel e carrelli e la prosecuzione del progetto *Test Bed Sistema Immagine* su ETR500 per la realizzazione di un simulatore delle apparecchiature di comando e controllo presenti a bordo, capace di gestire il flusso degli eventi diagnostici del treno.

Studi e sperimentazioni di nuovi componenti e sistemi

Sono stati sperimentati ed omologati alcuni componenti innovativi del sistema ferroviario quali lampade semaforiche, deviatoi, casse di manovra e sistemi di pesatura automatica dinamica per l'esercizio ferroviario, materiali e sistemi antivibrazioni per il contenimento del rumore e infine nuovi profili di contatto e pantografi per il miglioramento dell'interazione treno - infrastruttura.

Eco-compatibilità ambientale

Particolare enfasi è stata attribuita al rafforzamento dell'aspetto eco-compatibile del sistema ferroviario con progetti di ricerca destinati al contenimento dei consumi energetici, alla realizzazione di vettori-prototipo che utilizzano combustibili alternativi (idrogeno o pannelli fotovoltaici) ed alla riduzione delle emissioni sonore del materiale rotabile particolarmente in ambito urbano.

Le attività di ricerca, sinteticamente illustrate, sono state realizzate con il supporto dei centri di eccellenza del Gruppo (l'Istituto sperimentale di RFI S.p.A.e la Direzione ingegneria, qualità e sistemi di Trenitalia S.p.A.) che costituiscono due presidi innovativi fondamentali per il mantenimento del know-how e dei saperi ferroviari.

Tra le attività dell'Istituto sperimentale sono da evidenziare:

- lo studio e la sperimentazione dei fenomeni aerodinamici conseguenti al transito dei treni Alta Velocità allo scoperto e in galleria al fine di modellizzare il comportamento dell'infrastruttura alle sollecitazioni dinamiche indotte dal passaggio dei convogli;
- lo studio dei venti trasversali e dei relativi limiti di sicurezza, attraverso un sistema di monitoraggio della velocità e direzione del vento mediante centraline anemometriche disposte lungo la linea Alta Velocità/Alta Capacità Roma–Napoli;
- la verifica sperimentale di un modello matematico per il dimensionamento degli armamenti antivibranti;
- nell'ambito del telerilevamento, lo studio riguardante la possibilità di monitorare, tramite satellite ENVISAT, eventuali movimenti di linee ferroviarie (per esempio a

seguito di eventi franosi) effettuando studi e prove nella tratta ferroviaria Pescara-Termoli.

Infine il Gruppo ha garantito nel corso del 2005 la partecipazione a programmi di ricerca avviati da Organismi internazionali, collaborando con gli Enti e le Istituzioni ferroviarie di riferimento di altri Paesi sia nel campo dello sviluppo scientifico-tecnologico che nella definizione della normativa tecnica.

AZIONI PROPRIE DELLA CAPOGRUPPO

Al 31 dicembre 2005, Ferrovie dello Stato S.p.A. non possiede azioni proprie, né direttamente, né per tramite di società fiduciaria o per interposta persona. Si fa inoltre presente che nel corso dell'esercizio 2005, la stessa non ha acquistato o alienato azioni proprie, né direttamente, né per tramite di società fiduciaria o per interposta persona.

ALTRE INFORMAZIONI

INDAGINI E PROCEDIMENTI GIUDIZIARI

In relazione alle indagini ed ai procedimenti giudiziari avviati nel tempo da alcune Procure nei confronti di ex rappresentanti di società del Gruppo, per reati a connotazione pubblicistica prevalentemente concernenti l'affidamento di appalti e forniture, non sono intervenuti nell'anno 2005 sviluppi pregiudizievoli. Pertanto, si conferma che, a tutt'oggi, non sono emersi elementi che possano far ritenere che le società stesse siano esposte a passività o a perdite né, comunque, elementi tali che possano apprezzabilmente interessare la loro posizione patrimoniale, economica e finanziaria e, conseguentemente, non sono stati effettuati accantonamenti in bilancio. Ricorrendone le circostanze, le suddette società si sono costituite parte civile.

Di seguito si segnalano i procedimenti e le indagini giudiziarie di rilievo tuttora pendenti, considerando anche gli eventuali sviluppi dei primi mesi del 2006. In particolare:

- è pendente il procedimento penale n. 1988/96 innanzi al GUP di Perugia (a carico tra gli altri, dell'ex Amministratore Delegato di Ferrovie dello Stato – Società di Trasporti e Servizi per Azioni, dell'ex Amministratore Delegato di TAV S.p.A. e dell'ex Presidente di Italferr S.p.A.), in cui le rispettive società si sono costituite parte civile;
- relativamente al procedimento penale n. 1363/03 già n. 282/97, afferente i lavori di realizzazione della tratta Milano – Genova dell'Alta Velocità, pendente innanzi al GUP di Genova, con il coinvolgimento, tra gli altri, dell'ex Amministratore Delegato di TAV S.p.A e di un Dirigente di Italferr S.p.A., il giudice dell'udienza preliminare ha emesso in data 6 febbraio 2006 sentenza di non luogo a procedere per intervenuta prescrizione dei reati a seguito dell'entrata in vigore della nuova normativa;
- relativamente al procedimento penale n. 3042/98 già n. 282/97 per i fatti riguardanti il c.d. Scalo Fiorenza - nell'ambito del quale l'ex Amministratore Delegato di Ferrovie dello Stato – Società di Trasporti e Servizi per Azioni, è stato condannato, tra l'altro, per il reato di corruzione - la Corte di Appello di Milano ha rideterminato, in sede di rinvio, la pena nei confronti dell'ex Amministratore Delegato in 2 anni e 7 mesi di reclusione. L'ex Amministratore Delegato ha proposto ricorso per Cassazione avverso la suddetta decisione;
- con riferimento al procedimento penale n. 15152/98 pendente presso il tribunale di Roma e che vede coinvolti tra gli altri l'Amministratore delegato pro-tempore di Ferrovie dello Stato-Società di Trasporti e Servizi per Azioni , l'Amministratore delegato pro-tempore e il Presidente pro-tempore di CIT S.p.A., il Tribunale di Roma ha dichiarato, in data 2 marzo 2006 non doversi procedere per intervenuta prescrizione nei confronti dell'Amministratore Delegato pro-tempore di Ferrovie dello Stato – Società di Trasporti e Servizi per Azioni, dell'Amministratore Delegato pro tempore di CIT S.p.A., rinviati a giudizio per il reato di truffa aggravata in danno

dello Stato. Il GUP aveva già pronunciato sentenza di non luogo a procedere "perché il fatto non sussiste", nei confronti, tra gli altri, del Presidente pro-tempore della CIT S.p.A. relativamente al reato di corruzione.

Si ritiene inoltre doveroso segnalare che sono tuttora aperti alcuni procedimenti giudiziari relativi ad incidenti ferroviari. Tra questi, con riferimento agli incidenti occorsi nell'esercizio, vi segnaliamo che sono in corso indagini giudiziarie a seguito:

- del grave scontro occorso in data 7 gennaio 2005 presso la frazione Bolognina di Crevalcore (BO) sulla linea Bologna - Verona tra un treno merci e un convoglio passeggeri che ha provocato 17 morti e 70 feriti;
- dello scontro tra due treni, avvenuto il 20 dicembre 2005, alla stazione di Roccasecca, in provincia di Frosinone, che ha provocato 2 morti e 59 feriti.

In relazione a questi ultimi e ad altri incidenti ferroviari occorsi in passato, relativamente ai quali sono tuttora in corso procedimenti penali, le eventuali responsabilità civili, che dovessero emergere, sarebbero comunque coperte da specifiche polizze assicurative (per la parte eccedente la franchigia).

INTERVENTI/TRASFERIMENTI PER IL GRUPPO DI RISORSE PUBBLICHE DI COMPETENZA DEL 2005

	Ferrovie dello Stato	RFI	Trenitalia	TAV	Grandi Stazioni	Sita	Italcon_ tainer	Omnialo_ gistica	Cargo Chemical	Serfer	Ecolog	Totale
Aumenti di capitale sociale	3.005.555											3.005.555
Contributi in conto esercizio												
Contratto di Programma		1.289.100										1.289.100
Altri dallo Stato	49	119	17.412		1.188		15.060					33.828
Contributi Unione Europea	78	47										124
Da Enti pubblici territoriali		202	129			20.451					161	20.943
Contributi diversi da altri									1.955	160		2.115
Contributi in c/investimento												
Da Stato		173.807						425				174.231
Da Enti pubblici territoriali		79.449	41.745			11.387						132.581
Contributi Unione Europea		25.364	378	144.346								170.088
Totale	**3.005.681**	**1.568.087**	**59.664**	**144.346**	**1.188**	**31.838**	**15.060**	**425**		**160**	**161**	**4.828.565**

(*) Non comprendono l'importo di € 30.907 mila, iscritto tra i debiti, quale anticipazione versata alla Capogruppo dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del "Contributo per l'acquisto e la ristrutturazione di materiale rotabile da destinare alle Regioni del Mezzogiorno", per il quale si è in attesa della definizione della titolarità del materiale rotabile acquistato con il contributo in oggetto.

DECRETO LEGISLATIVO 231/2001

Il Consiglio di Amministrazione della Capogruppo, il 19 gennaio 2005, ha approvato l'aggiornamento del Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo ex Decreto Legislativo n. 231/2001, di cui la società si era dotata nel dicembre 2003, per tener conto delle variazioni organizzative, delle nuove disposizioni legislative e dell'aggiornamento delle "Linee guida per la Costruzione dei Modelli di Organizzazione, Gestione e Controllo ex d. lgs. n.231/2001" di Confindustria (approvate dal Ministero della Giustizia con comunicazione del 28 giugno 2004).

Nella riunione del 4 maggio 2005 l'Organismo di Vigilanza di Ferrovie dello Stato S.p.A. ha approvato il proprio regolamento che ne disciplina l'operatività interna.

Per meglio valorizzare i requisiti di indipendenza e di autonomia degli Organismi di Vigilanza delle società del Gruppo ed in conseguenza dei nuovi orientamenti delle Linee Guida emanate da Confindustria, è stata emanata la Disposizione di Gruppo n. 41/AD del 16 giugno 2005, che ha ridefinito, con valenza generale per tutte le società del Gruppo, i criteri per la individuazione e nomina dell'Organismo di Vigilanza ed in cui sono riportate, con valore di linee guida, le responsabilità anzitempo attribuite all'Organismo di Vigilanza dal Consiglio di Amministrazione di Ferrovie dello Stato S.p.A. con delibera consiliare del 12 dicembre 2003.

Il 28 luglio 2005 il Consiglio di Amministrazione ha provveduto a ricostituire la composizione dell'Organismo di Vigilanza a seguito delle dimissioni del Consigliere Ing. Marco Staderini, nominando l'Avv. Luciano Canepa.

Inoltre nella seduta consiliare del 23 dicembre 2005 è stata deliberata l'istituzione del Comitato Etico di Ferrovie dello Stato S.p.A. al fine di assicurare la conformità di azioni e comportamenti dei vari interlocutori aziendali alle norme di condotta, di revisionare le procedure aziendali alla luce del Codice Etico e di assicurarne il costante aggiornamento.

DECRETO LEGISLATIVO 196/2003

Come previsto dal Punto 19 dell'Allegato B "Disciplinare Tecnico in Materia di Misure Minime di Sicurezza" al Decreto Legislativo 30 giugno 2003 n. 196 "Codice in materia di protezione dei dati personali", Ferrovie dello Stato S.p.A. ha provveduto a redigere il Documento Programmatico sulla Sicurezza relativo al trattamento dei dati personali effettuati con strumenti elettronici, nel quale sono descritti:

- l'elenco dei trattamenti dei dati personali,
- i ruoli e le responsabilità delle strutture preposte al trattamento dei dati,
- i risultati dell'analisi dei rischi,
- le misure di sicurezza adottate,
- la formazione del personale in materia,
- il piano degli interventi.

PRINCIPI CONTABILI INTERNAZIONALI

Con riferimento all'applicazione dei principi contabili internazionali, si evidenzia che per il Gruppo Ferrovie dello Stato, in base all'attuale normativa comunitaria e nazionale, l'adozione degli IFRS non rappresenta un obbligo ma una facoltà, con la sola eccezione della società Fercredit S.p.A. che, in qualità di intermediario finanziario soggetto alla vigilanza della Banca d'Italia, è obbligata a redigere il bilancio d'esercizio secondo gli IFRS (International financial reporting standards) a partire dall'esercizio 2006.

Nel corso del 2005 è stato portato a termine un progetto in materia IFRS (si tratta, più specificatamente, della *fase 2 – Gap Analysis* del più ampio programma IFRS che include la *fase 1 – Analisi preliminare*, effettuata nel corso del 2003 e la *fase 3 Design & Implementation*, non pianificata) i cui obiettivi sono stati i seguenti:

- individuazione degli impatti contabili, sui processi e sui sistemi informativi derivanti dall'eventuale applicazione degli IFRS al bilancio consolidato del Gruppo Ferrovie dello Stato;
- redazione dei "master plan" degli interventi necessari per l'eventuale passaggio ai principi contabili internazionali ai fini della redazione del bilancio consolidato del Gruppo Ferrovie dello Stato.

Questo secondo obiettivo/risultato del progetto è di particolare rilevanza, in quanto, consente al Gruppo, non solo di disporre di un piano completo ed accurato delle attività da effettuare per un passaggio agli IFRS "volontario" ma anche di disporre di un piano di "recovery" delle attività per un passaggio che potrebbe rendersi tempestivamente "obbligatorio" in caso di evoluzione del contesto di riferimento aziendale (ad es. in caso di emissione di un prestito obbligazionario sul mercato) e/o normativo.

INFORMAZIONI RIGUARDANTI LE PRINCIPALI SOCIETA' CHE OPERANO NEL GRUPPO

ANDAMENTO ECONOMICO E SITUAZIONE PATRIMONIALE - FINANZIARIA PER SOCIETÀ

RFI S.p.A.

Principali indicatori	**2005**	**2004**
		(in milioni di euro)
Ricavi operativi	2.433,7	2.341,4
Costi operativi al netto di capitalizzazioni - variazioni di rimanenze	2.395,8	2.340,0
Margine operativo lordo	37,9	1,4
Risultato netto di esercizio	0,2	0,3
Flusso di cassa da attività di esercizio	277,1	(319,0)
Investimenti tecnici	3.138,5	2.503,8

	31.12.2005	**31.12.2004**
Capitale investito netto	31.986,1	28.408,4
Indebitamento / (avanzo) finanziario netto	(1.482,8)	(1.903,4)
Consistenza di personale finale	35.158	35.625

RFI S.p.A. è la società cui è affidata l'attività di progettazione, costruzione, messa in esercizio, gestione e manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale e dei sistemi di controllo e sicurezza annessi alla circolazione dei convogli. I suoi ricavi sono costituiti principalmente da pedaggi corrisposti dalle società di trasporto utilizzatrici dell'infrastruttura e dai contributi dello Stato per la copertura dei costi di manutenzione ordinaria dell'infrastruttura medesima.

Andamento della gestione

Tra gli eventi che hanno caratterizzato l'esercizio 2005 si evidenzia che:

- nel mese di aprile è stato sottoscritto tra RFI S.p.A. ed il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti il terzo Addendum al Contratto di Programma 2001-2005 riguardante: l'aggiornamento delle tabelle relative agli investimenti previsti dal Contratto 2001-2005 in funzione di quanto riportato nel Piano di priorità degli investimenti di RFI S.p.A. approvato dal CIPE nella seduta del 13 novembre 2003; la ripartizione delle maggiori risorse apportate al capitale sociale del Gestore dell'infrastruttura contenute nella tabella D della legge n. 350 del 24 dicembre 2003 (Finanziaria 2004); l'allocazione delle risorse di cui all'art. 11 lettera "b" del secondo Addendum al Contratto di Programma 2001-2005; l'inserimento di una specifica

tabella relativa ai "Nuovi progetti di Legge Obiettivo";

- nella seduta del 29 luglio il CIPE ha espresso parere favorevole in merito alla bozza del quarto Addendum al Contratto di Programma 2001-2005 (contrattualizzazione degli stanziamenti inseriti nella legge finanziaria 2005). L'addendum, esaminato con esito positivo anche dalle competenti Commissioni parlamentari, non è stato formalizzato definitivamente nel corso del 2005.

Inoltre come già indicato nel paragrafo "principali eventi dell'anno" si segnala che:

- nel mese di luglio, nell'ambito del programma di riassegnazione a RFI S.p.A. di asset già trasferiti a Ferrovie Real Estate S.p.A. in occasione della scissione parziale del 28 ottobre 2003, è stato sottoscritto l'atto di scissione relativo alle aree e immobili ricadenti delle stazioni di Roma Tiburtina, Torino San Paolo ed altre aree minori. La scissione ha comportato il trasferimento ad RFI S.p.A. di terreni e fabbricati per € 204,1 milioni, di lavori in corso per € 110,8 milioni, di debiti finanziari per € 142,5 milioni e del fondo integrativo legge 448/1998 per € 51 milioni. Per effetto della scissione il patrimonio netto di RFI S.p.A. si è incrementato di € 121,4 milioni;
- nel mese di dicembre, al fine di consentire l'entrata in esercizio del lotto funzionale Roma-Gricignano, è stato stipulato l'atto di scissione parziale con la controllata TAV S.p.A. che prevede l'assegnazione ad RFI S.p.A., quale beneficiaria, del ramo d'azienda composto dal "primo lotto funzionale della tratta ferroviaria Alta Velocità/Alta Capacità Roma-Napoli". La scissione è stata effettuata sulla base dei valori al 30 settembre 2005 e avrà effetto dal 1° gennaio 2006. Il valore del patrimonio netto di TAV S.p.A. che verrà assegnato a RFI S.p.A. è di € 2.104 milioni;
- sempre nel mese di dicembre, al fine di consentire l'entrata in esercizio delle sub-tratta Torino-Novara è stato approvato il progetto di scissione parziale che prevede l'assegnazione ad RFI S.p.A., quale beneficiaria, del ramo d'azienda composto da "sub-tratta Torino-Novara della tratta ferroviaria Alta Velocità/Alta Capacità Torino-Milano". L'atto di scissione che produrrà i suoi effetti contabili dal primo febbraio 2006 è stato sottoscritto il 24 gennaio 2006. Il valore del patrimonio netto di TAV S.p.A. che verrà assegnato a RFI S.p.A. è di € 1.238 milioni.

La società chiude l'esercizio 2005 facendo registrare un utile di € 0,2 milioni, dopo imposte per € 26,5 milioni. Il 2004 si era chiuso con un utile di € 0,3 milioni.

I ricavi operativi passano da € 2.341,4 milioni del 2004 a € 2.433,7 milioni del 2005 con un incremento di € 92,3 milioni (+ 3,9%). Il miglioramento è dovuto essenzialmente ai ricavi legati al traffico ferroviario che si incrementano per € 74,1 milioni per effetto del minore sconto applicato alle imprese ferroviarie a seguito della riduzione del contributo riconosciuto dallo Stato, per l'adeguamento del canone di utilizzo dell'infrastruttura al tasso di inflazione programmato e per il riequilibrio del carico della rete. Gli altri ricavi derivanti dalle prestazioni rese a terzi, dal servizio di telefonia mobile GSM-R e dal patrimonio immobiliare si incrementano per 34,1 milioni. Per contro si registra un decremento dei ricavi per contributi per € 16 milioni dovuto essenzialmente alla

riduzione dei contributi da Contratto di Programma prevista dalla legge n. 311 del 30 dicembre 2004 (Finanziaria 2005).

I costi operativi, al netto della voce "capitalizzazioni - variazione di rimanenze" si incrementano di € 55,8 milioni (+2,4%) passando da € 2.340 milioni del 2004 a € 2.395,8 del 2005. Sull'aumento incide principalmente il costo del lavoro per € 46,7 milioni (+3%) per gli adeguamenti previsti dal rinnovo del contratto di lavoro per il biennio 2005-2006.

L'incremento degli altri costi (nettati delle capitalizzazioni – variazioni di rimanenze) è dovuto principalmente ai maggiori oneri diversi di gestione (+€ 30 milioni) e ai maggiori costi per l'acquisto dell'energia elettrica al netto del rimborso della Cassa conguaglio settore elettrico per regimi tariffari speciali (+€ 12,7 milioni) compensati dai minori costi per godimento beni di terzi (- € 17,5 milioni) e dalle maggiori capitalizzazioni di costi interni (+ € 19,6 milioni).

Il margine operativo lordo, per effetto di questi risultati, si attesta a € 37,9 milioni rispetto a € 1,4 milioni del 2004.

Il risultato operativo presenta un valore negativo di € 20,9 milioni determinato dagli accantonamenti e svalutazioni del periodo per € 113,2 milioni compensati dalle sopravvenienze attive e plusvalenze per € 54,4 milioni

La gestione extra-operativa presenta un risultato positivo di € 47,5 milioni dovuto per € 21,7 milioni al saldo della gestione finanziaria (con capitalizzazioni di oneri finanziari per € 5 milioni) e per € 25,8 alle componenti straordinarie nette.

Al 31 dicembre 2005 la società evidenzia un patrimonio netto di € 33.469 milioni, incrementatosi di € 3.157,1 milioni rispetto a fine esercizio 2004 grazie agli apporti, da parte della Controllante, per € 2.644,7 milioni a titolo di versamenti in conto futuro aumento di capitale e per € 390,8 milioni a titolo di aumento di capitale e per € 121,4 milioni per l'aumento da scissione da Ferrovie Real Estate S.p.A.

Alla stessa data la posizione finanziaria netta risulta positiva per € 1.482,8 milioni e fa segnare un decremento di € 420,6 milioni rispetto a fine esercizio 2004. Tale decremento è determinato principalmente dalla variazione della posizione finanziaria netta a breve per effetto della minore disponibilità sul conto corrente intersocietario, intrattenuto con la Controllante, a seguito di pagamenti effettuati nel corso dell'esercizio.

Con riferimento alla evoluzione prevedibile della gestione della società si rinvia a quanto riportato nello specifico paragrafo "Evoluzione prevedibile della gestione" del Gruppo della presente Relazione.

TAV S.p.A.

Principali indicatori	2005	2004
		(in milioni di euro)
Ricavi operativi	182,6	72,1
Costi	3.340,5	4.221,5
Saldo della gestione finanziaria	(654,3)	(493,9)
Capitalizzazioni – Variazione rimanenze	3.838,8	4.663,6
Risultato netto di esercizio	0,0	0,0
Flusso di cassa da attività di esercizio	(3.829,8)	(4.301,8)
Investimenti tecnici	3,0	13,3
	31.12.2005	**31.12.2004**
Capitale investito netto	22.046,1	18.357,7
Indebitamento / (avanzo) finanziario netto	15.403,6	12.228,2
Consistenza di personale finale	240	240

TAV S.p.A. ha per scopo la progettazione e costruzione delle linee ed infrastrutture ferroviarie per il sistema Alta Velocità/Alta Capacità (AV/AC), il cui sfruttamento economico compete alla controllante RFI S.p.A. in qualità di gestore dell'Infrastruttura ferroviaria nazionale.

Andamento della gestione

L'avanzamento dei lavori è proseguito sulla Linea Torino – Milano – Napoli e sui nodi di Bologna, di Roma e Napoli.

Con riferimento alla Tratta Milano – Verona ed al Terzo Valico dei Giovi si evidenzia che:

- per la Tratta Milano - Verona il General Contractor ha presentato l'aggiornamento dell'offerta economico – tecnica ed è attualmente in corso l'istruttoria sul progetto e l'analisi della congruità dell'offerta;
- per il Terzo Valico dei Giovi sta procedendo il relativo iter.

Come evidenziato in precedenza, si segnala inoltre che nel corso del 2005 il Consiglio di Amministrazione di TAV S.p.A. ha approvato due progetti di scissione parziale a favore della controllante RFI S.p.A., in particolare:

- nel mese di novembre è stato approvato il progetto di scissione parziale che prevede l'assegnazione ad RFI S.p.A., in qualità di beneficiaria, del ramo d'azienda composto dal 1° lotto funzionale Roma - Gricignano della tratta ferroviaria Alta Velocità/Alta Capacità Roma –Napoli. L'Atto di scissione è stato sottoscritto tra le parti il 6 dicembre 2005 e produrrà i suoi effetti contabili a partire dal 1° gennaio 2006. Il patrimonio netto di TAV S.p.A. sarà ridotto di € 2.104 milioni, a fronte del

trasferimento di attività per € 4.329 milioni e passività, essenzialmente di natura finanziaria, per € 2.225 milioni;

- nel mese di dicembre 2005 è stato approvato il progetto di scissione parziale che prevede l'assegnazione ad RFI S.p.A., in qualità di beneficiaria, del ramo d'azienda composto dalla sub – tratta Torino – Novara della tratta ferroviaria Alta Velocità/Alta Capacità Torino – Milano. L'Atto di scissione è stato sottoscritto tra le parti il 24 gennaio 2006 e produrrà i suoi effetti contabili a partire dal 1° febbraio 2006. Il patrimonio netto di TAV S.p.A. sarà ridotto di € 1.238 milioni, a fronte del trasferimento di attività per € 4.378 milioni e passività, essenzialmente di natura finanziaria, per € 3.140 milioni.

La società chiude il 2005, come l'esercizio precedente, in pareggio.

La voce "capitalizzazioni – variazione delle rimanenze", pari a € 3.838,8 milioni (€ 4.663,6 milioni nel 2004), che riflette l'incremento delle rimanenze, rappresenta il differenziale tra tutti i costi-oneri e i ricavi-proventi sostenuti nell'esercizio: tutte le partite registrate nel periodo, infatti, sono riferibili alla realizzazione delle opere stesse, così come prevede la Convenzione stipulata con la controllante RFI S.p.A. il 9 dicembre 2003. Il decremento della voce citata rispetto all'esercizio precedente, così come quello degli altri costi, è collegato alla minore attività svolta nel periodo sulle opere in corso di esecuzione del sistema Alta Velocità/Alta Capacità.

Il saldo della gestione finanziaria si attesta ad un valore negativo di € 654,3 milioni, negativo per € 493,9 milioni nel 2004, per effetto degli interessi passivi sugli ulteriori finanziamenti accesi. La variazione del saldo della gestione finanziaria incide positivamente sul margine operativo lordo dell'esercizio che passa da € 516,2 milioni a € 681,7 milioni, rientrando gli oneri finanziari, al netto dei proventi, nel valore delle rimanenze.

Nel 2005 il meccanismo di finanziamento da parte di Infrastrutture S.p.A. del progetto Alta Velocità/Alta Capacità previsto dall'articolo 75 della Legge Finanziaria 2003 ha permesso di reperire nuove risorse finanziarie per € 5.450 milioni di cui € 2.350 milioni utilizzati, nell'ambito dell'operazione di ristrutturazione del debito contratto ai sensi della legge 78/1994, per estinguere 5 finanziamenti con istituti bancari (v. per maggiori dettagli paragrafo "Principali eventi dell'anno"). Per effetto principalmente di quanto sopra l'indebitamento finanziario netto passa da un valore negativo di € 12.228,2 milioni ad un valore negativo di € 15.403,6 milioni.

Si ricorda che TAV S.p.A., nel corso dei precedenti esercizi, ha stipulato, di concerto con le controllanti e con il Ministero delle Economie e delle Finanze, otto contratti di "Interest Rate Swap" trasformando l'indebitamento a lungo termine verso le banche da tasso variabile a tasso fisso, al fine di coprirsi dai rischi connessi alla fluttuazione dei tassi di interesse. Con l'operazione di ristrutturazione del debito verso le banche cinque contratti di copertura collegati ai finanziamenti rimborsati sono stati trasferiti ad Infrastrutture S.p.A.. L'andamento dei tassi di interessi ha generato differenziali negativi registrati nell'esercizio tra gli oneri finanziari per € 59,1 milioni; l'attuale proiezione della

curva dei tassi di interesse mostra un valore attuale dei differenziali futuri negativi per circa € 197, 1 milioni.

Si evidenzia inoltre che Infrastrutture S.p.A., su autorizzazione di TAV S.p.A. ed RFI S.p.A., nel 2004 ha stipulato due "Forward Rate Swaps" per un capitale nozionale di € 500 milioni ciascuno per la copertura del costo del rifinanziamento dal 2014 al 2024 del primo project loan tranche, fissando il tasso di interesse a circa il 5,7%. L'attuale curva dei tassi di interesse genera un valore attuale dei differenziali futuri negativi per circa € 114,6 milioni.

Infine con riferimento ai mezzi propri si evidenzia che essi passano da € 6.129,5 milioni a € 6.642,5 milioni per effetto:

- dell'aumento del capitale sociale deliberato dall'Assemblea Straordinaria del 28 giugno 2005 per € 356,9 milioni destinato a copertura degli oneri finanziari da corrispondere ad Infrastrutture S.p.A.;
- degli importi versati da RFI S.p.A. in conto futuro aumento di capitale sociale per € 156,1 milioni sempre destinati alla copertura degli oneri finanziari.

Con riferimento alla evoluzione prevedibile della gestione della società si rinvia a quanto riportato nello specifico paragrafo "Evoluzione prevedibile della gestione" del Gruppo della presente Relazione.

TRENITALIA S.p.A.

Principali indicatori	**2005**	**2004**
	(in milioni di euro)	
Ricavi operativi	4.935,2	4.876,5
Costi operativi al netto di capitalizzazioni - variazioni di rimanenze	4.877,1	4.357,9
Margine operativo lordo	58,1	518,6
Risultato netto di esercizio	(631,7)	(327,7)
Flusso di cassa da attività di esercizio	(264,0)	(217,5)
Investimenti tecnici	1.437,7	1.257,2
	31.12.2005	**31.12.2004**
Capitale investito netto	7.219,4	6.243,9
Indebitamento / (avanzo) finanziario netto	5.215,5	3.911,9
Consistenza di personale finale	53.883	55.381

Trenitalia S.p.A. ha per scopo l'esercizio del trasporto ferroviario di passeggeri e merci.

Andamento della gestione

La società, nei primi mesi del 2005, si è dotata di un nuovo assetto organizzativo separando le strutture di *line* da quelle di *staff*. Le principali caratteristiche della nuova articolazione organizzativa sono:

- la costituzione di due Direzioni Generali Operative focalizzate sul business, una per il servizio Passeggeri (trasporto locale, nazionale ed internazionale) e l'altra per la Logistica;
- la costituzione di due Direzioni Tecniche, una dedicata all'Ingegneria, Sicurezza e Qualità di Sistema e l'altra alle Operazioni Tecniche e alla Manutenzione;
- la riorganizzazione delle strutture di staff.

La struttura è stata ulteriormente modificata nei primi mesi del 2006; in particolare sono state create tre distinte Direzioni per segmento di business (Direzione Alta Velocità, Direzione Passeggeri Nazionale e Internazionale, Direzione Passeggeri Regionale) e la struttura "Pianificazione Industriale" per assicurare lo schema orario e la pianificazione dei mezzi e del personale del trasporto passeggeri armonizzando tale attività con quella analoga della Direzione preposta alla Logistica.

Si segnala che nel mese di marzo 2005 è stato approvato il provvedimento definitivo di accertamento dei contributi da Contratto di Servizio Pubblico 2003 che ha sbloccato l'incasso di € 480 milioni di crediti verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze.

Nel mese di marzo 2006 è stato invece firmato il Contratto di Servizio Pubblico con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per gli anni 2004 – 2005; il Contratto si

riferisce al settore passeggeri mentre quello relativo alle merci è in fase di perfezionamento.

Il 2005 si è inoltre caratterizzato per due importanti operazioni connesse al materiale rotabile:

- con la prima, in aderenza alla prassi internazionale e tenuto conto della ristrutturazione del comparto manutentivo effettuata nell'esercizio, i costi degli interventi di manutenzione ciclica del materiale rotabile, in precedenza capitalizzati ed ammortizzati in cinque esercizi, vengono ora interamente imputati a conto economico nell'esercizio in cui sono sostenuti. La scelta operata non ha prodotto effetti significativi sul risultato d'esercizio poiché la manutenzione ciclica capitalizzata ha trovato copertura nel residuo "fondo rettifica valore cespiti";
- con la seconda si è operata una consistente svalutazione delle rimanenze di magazzino (€ 98 milioni) per tener conto del valore dei materiali di ricambio diventati esuberanti a seguito del massiccio piano 2005 - 2009 di dismissione dei rotabili previsto contestualmente a quello degli investimenti per il medesimo periodo, ed anche dell'obsolescenza dei materiali a più lento rigiro.

L'esercizio 2005, scontando anche quanto sopra detto, chiude con una perdita netta di € 631,7 milioni che si confronta con quella dell'esercizio precedente di € 327,7 milioni.

Il margine operativo lordo peggiora nell'esercizio passando da € 518,6 milioni a € 58,1 milioni a fronte di una crescita dei costi operativi più che proporzionale rispetto ai ricavi della stessa natura. I ricavi operativi, che ammontano a € 4.935,2 milioni, sono cresciuti dell'1,2% rispetto al 2004.

I ricavi da traffico evidenziano una crescita dello 0,7% (pari a € 20,7 milioni). Il 2005 ha registrato più specificatamente:

- maggiori ricavi per il trasporto a media-lunga percorrenza (€ 12,2 milioni pari al + 0,8%) a fronte di tariffe ferme dal 2001. Si è registrato in particolare un incremento per l'effetto combinato del potenziamento dell'offerta sul segmento Eurostar e della flessione dei ricavi sul segmento internazionale per la concorrenza dei vettori aerei low – cost;
- maggiori ricavi per trasporto regionale (€ 27,6 milioni pari al + 4%) per effetto delle richieste avanzate da taluni enti locali e per l'aggiornamento delle tariffe in alcune realtà regionali;
- minori ricavi provenienti dal settore cargo (€ 19,1 milioni pari al - 2,6%) per effetto dell'andamento del settore merci internazionali, parzialmente compensato dall'andamento del traffico merci interno.

Per quanto concerne le Convenzioni con le Regioni si registra un aumento dei ricavi dell'1,6% (+ € 19,7 milioni) per effetto dei servizi aggiuntivi richiesti dagli Enti Locali.

I costi operativi, al netto della voce "capitalizzazioni – variazioni rimanenze", ammontano a € 4.877,1 milioni. Si evidenzia in particolare:

- l'incremento del costo del lavoro di circa l'1,7% per effetto della dinamica salariale parzialmente compensata dalla riduzione dell'organico medio che passa da 55.896 nel 2004 a 55.020 nel 2005;
- l'incremento degli altri costi del 17,8% e più in particolare:
  - l'aumento dei costi per manutenzione ordinaria dei beni mobili (+ € 158,1 milioni) per effetto principalmente del citato cambiamento di trattamento contabile della manutenzione ciclica e per l'aumento dei volumi resosi necessario per mantenere in efficienza il parco rotabili;
  - l'aumento del costo del pedaggio per l'infrastruttura ferroviaria (+ € 66,8 milioni);
  - l'aumento dei costi per servizi appaltati per la gestione delle carrozze letto e la ristorazione (+ € 24,1 milioni);
  - l'aumento dei costi per acquisto di materiali (€ 66,3 milioni).

Con riferimento alla voce "capitalizzazioni – variazione rimanenze" si evidenzia una riduzione di circa € 89 milioni a fronte principalmente del citato trattamento delle manutenzioni cicliche (- € 268,2 milioni) e dell'incremento delle capitalizzazioni per il revamping del materiale rotabile (+ € 166,2 milioni) per effetto dei maggiori volumi ed internalizzazioni.

Sul risultato netto dell'esercizio hanno inoltre inciso in particolare:

- ammortamenti e svalutazioni cespiti per € 426,8 milioni (€ 662,1 milioni nel 2004) in riduzione rispetto al precedente esercizio principalmente per l'effetto del citato trattamento della manutenzione ciclica;
- accantonamenti a fondi rischi e svalutazioni crediti dell'attivo circolante per € 143,4 milioni (€ 58,5 milioni nel 2004); in particolare tale voce include la svalutazione delle rimanenze di materiali di ricambio per € 98,4 milioni;
- un saldo della gestione finanziaria negativo per € 85,3 milioni (€ 76,4 milioni nel 2004);
- imposte sul reddito per € 85,6 milioni (€ 95,8 milioni nel 2004).

Dal punto di vista finanziario, l'indebitamento passa da un valore di € 3.911,9 milioni al 31 dicembre 2004 ad un valore di € 5.215,5 milioni al 31 dicembre 2005 principalmente per effetto:

- dei nuovi finanziamenti accesi con la Capogruppo per il finanziamento del materiale rotabile (€ 600 milioni) e con la Banca Europea per gli Investimenti - BEI (€ 600 milioni) per il progetto di riassetto e riammodernamento sempre del materiale rotabile;
- dell'incremento, al netto dei rimborsi, delle linee di credito a breve termine concesse dal sistema bancario per complessivi € 200 milioni;

- dall'incremento del saldo passivo del conto corrente intersocietario per € 202,6 milioni;
- dal decremento del debito verso la Capogruppo per la cessione del ramo d'azienda per € 303,6 milioni per la rinuncia al credito da parte della Capogruppo ed il conseguente aumento di capitale sociale.

In esecuzione di quanto stabilito dall'Assemblea Straordinaria dei Soci del 21 dicembre 2004 nel corso del 2005 il Consiglio di Amministrazione di Trenitalia S.p.A. ha deliberato due aumenti di capitale sociale, rispettivamente il 18 gennaio e il 7 luglio, ciascuno di importo pari a € 151,8 milioni.

Il 30 gennaio 2006 è avvenuto un ulteriore aumento di capitale sociale di € 151,8 milioni con le stesse modalità delle ricapitalizzazioni effettuate nel 2005.

Con riferimento alla evoluzione prevedibile della gestione della società si rinvia a quanto riportato nello specifico paragrafo "Evoluzione prevedibile della gestione" del Gruppo della presente Relazione.

FS CARGO S.p.A.

Principali indicatori	**2005**	**2004**
	(in milioni di euro)	
Ricavi operativi	1	0,8
Costi operativi al netto di capitalizzazioni/variazioni di rimanenze	3,1	2,1
Margine operativo lordo	(2,1)	(1,3)
Saldo gestione finanziaria (1)	4,0	(0,5)
Risultato netto di esercizio	3,0	(1,7)
Flusso di cassa da attività di esercizio	(0,1)	2,3
Investimenti in partecipazioni	4,2	8,4

	31.12.2005	**31.12.2004**
Capitale investito netto	36,6	30,9
Indebitamento/(avanzo) finanziario netto	(8,8)	(11,4)
Consistenza di personale finale	22	14

(1) Comprensivo delle rettifiche di valore di attività finanziarie

Fs Cargo S.p.A., controllata da Trenitalia S.p.A., opera nella produzione, gestione e vendita di servizi di trasporto delle merci e della logistica integrata.

Per la realizzazione dell'oggetto sociale si avvale delle società che detiene e attraverso le quali opera in Italia e all'estero.

Andamento della gestione

La società chiude il 2005 con un utile netto di € 3 milioni che si confronta con la perdita netta di € 1,7 milioni dell'esercizio precedente.

Il miglioramento del risultato è dovuto principalmente al risultato dalla gestione finanziaria positivo per € 4 milioni. La variazione positiva di € 4,5 milioni della gestione finanziaria rispetto all'esercizio precedente è da porre in relazione al buon andamento delle società controllate che ha permesso di ripristinare per € 2,8 milioni il valore delle partecipazioni svalutate negli esercizi precedenti (nel 2004 erano state operate svalutazioni per € 2,7 milioni e ripristini di valore per € 1,8 milioni).

Il risultato netto beneficia inoltre delle componenti straordinarie che presentano un saldo positivo di € 1,2 milioni riconducibile essenzialmente alle plusvalenze realizzate dalla cessione delle partecipazioni nelle società Nord Est Terminal S.p.A e S.G.T. S.p.A. ad RFI S.p.A..

A livello di margine operativo lordo si evidenzia, invece, un peggioramento di € 0,8 milioni legato essenzialmente all'incremento del costo del lavoro per gli incentivi all'esodo di personale.

Al 31 dicembre 2005 la società presenta una posizione finanziaria netta positiva per € 8,8 milioni rispetto ad una posizione finanziaria netta positiva per € 11,4 milioni del 31 dicembre 2004. La variazione è da porre in relazione essenzialmente alle operazioni di acquisto delle azioni delle società CEMAT S.p.A. e Italcontainer S.p.A. (€ 4,2 milioni) e di vendita delle azioni delle società Nord Est Terminal S.p.A. e S.G.T. S.p.A. (€ 2,1 milioni)

Tra le più significative realtà del sistema partecipativo di FS Cargo S.p.A., sono da annoverare:

Italcontainer S.p.A., società che ha per oggetto l'organizzazione e la commercializzazione dei traffici di containers e di unità di trasporto intermodale.

L'esercizio 2005 chiude con un utile netto di € 1,5 milioni rispetto all'utile netto di € 0,4 milioni dell'esercizio precedente. Il miglioramento del risultato d'esercizio è essenzialmente riconducibile ai contributi ricevuti in base alla legge 166/2002.

Omnia Logistica S.p.A., società che ha per obiettivo lo sviluppo e la gestione di sistemi di logistica integrata strada-rotaia ad alto valore aggiunto, dedicati alle grandi aziende industriali e di servizi complementari al trasporto (terminalizzazione, stoccaggio, gestione ordini, ecc.).

L'esercizio 2005 fa registrare un sostanziale pareggio, rispetto ad una perdita netta di € 2,7 milioni del 2004.

Il miglioramento registrato dalla gestione nel 2005, che rappresenta la conclusione di un percorso di risanamento e sviluppo, è riconducibile principalmente all'aumento più che proporzionale dei ricavi operativi (+ 48%), rispetto ai costi operativi (+ 36,3%); entrambi sono legati allo sviluppo di attività di logistica con nuovi clienti.

Omniaexpress S.p.A., operatore logistico per il trasporto delle merci per conto delle società del Gruppo.

L'esercizio chiude con un utile netto di € 1,1 milioni rispetto all'utile netto di € 1,5 milioni del 2004.

Il risultato netto d'esercizio si riduce per effetto della maggiore incidenza delle imposte (+€ 0,6 milioni) mentre il margine operativo e il risultato operativo registrano un miglioramento di € 0,2 milioni dovuto principalmente al consolidamento dei servizi prestati verso il Ministero della Difesa.

Serfer S.r.l., la società opera nel settore della progettazione, realizzazione, manutenzione e gestione dei raccordi ferroviari e nei trasporti ferroviari in qualità di Impresa Ferroviaria rivestendo un ruolo di notevole rilievo nell'ambito della razionalizzazione del sistema terminalistico e della gestione dei servizi ferroviari di manovra. Tale settore è ritenuto funzionale allo sviluppo delle attività della Direzione generale operativa logistica di Trenitalia S.p.A., in quanto consente il controllo diretto delle leve produttive (manovra, condotta e manutenzione) e la conseguente fidelizzazione della clientela con la fornitura di servizi logistici complementari.

Il bilancio d'esercizio 2005 presenta un risultato netto di € 0,5 milioni rispetto al sostanziale pareggio del precedente esercizio.

Il miglioramento del risultato è attribuibile alla redditività prodotta ormai da tutte le attività svolte dalla società quali servizi di linea, gestione manovre e costruzione, progettazione e manutenzione.

Ecolog S.p.A., società attiva nel mercato della logistica e del trasporto integrato, principalmente nei settori dell'igiene, dell'ambiente e del territorio.

L'andamento della gestione evidenzia, per il 2005, un utile netto di € 0,7 milioni rispetto all'utile netto di € 1 milione conseguito nell'esercizio precedente.

Nel corso dell'esercizio si è ridotta l'attività per il Commissario delegato dal Governo per l'emergenza dei rifiuti in Campania.

Il margine operativo presenta un miglioramento di 0,4 milioni dovuto ad una riduzione di costi operativi più che proporzionale rispetto ai ricavi.

Cargo Chemical S.r.l., società che fornisce servizi di trasporto e logistica, alle industrie del settore chimico integrando il noleggio del materiale rotabile con l'acquisto e la programmazione delle tratte ferroviarie, con l'organizzazione delle attività di terminalizzazione e in alcuni casi progettando ed investendo in costruzione e gestione di raccordi.

Il bilancio d'esercizio 2005 evidenzia un utile netto di € 1 milione in miglioramento rispetto al risultato raggiunto nel precedente esercizio (€ 0,2 milioni). Il miglioramento è dovuto ai contributi ricevuti per la legge 166/2002 pari a € 1,9 milioni ed a fronte dei quali sono stati sostenuti maggiori costi per la trazione ferroviaria e sono state concesse riduzioni tariffarie alla clientela per complessivi € 1,1 milioni.

ITALFERR S.p.A.

Principali indicatori	**2005**	**2004**
	(in milioni di euro)	
Ricavi operativi (1)	187,6	189,1
Costi operativi	171,6	164,0
Margine operativo lordo	16,0	25,1
Risultato netto di esercizio	2,7	9,2
Flusso di cassa da attività di esercizio	49,1	48,5
Investimenti tecnici	5,6	4,6

	31.12.2005	**31.12.2004**
Capitale investito netto	(155,9)	(115,0)
Indebitamento / (avanzo) finanziario netto	(190,7)	(154,2)
Rimanenze di lav. in corso su ordinazione e acconti	1.320,9	1.189,5
Consistenza di personale finale	1.655	1.620

(1) Comprensivi della variazione dei lavori in corso su ordinazione, ammontante € 132,6 milioni (€ 78,1 milioni nel 2004).

Italferr S.p.A. è la società di servizi di ingegneria del Gruppo. L'attività prevalente è costituita dal presidio dell'area tecnologica, ingegneristica e di controllo della fase esecutiva degli investimenti nella rete ferroviaria.

Andamento della gestione

Nel corso dell'esercizio 2005 Italferr S.p.A. ha varato, in un'ottica di integrazione, valorizzazione ed ottimizzazione delle competenze manageriali, tre consistenti riorganizzazioni al fine di migliorare l'interfaccia con le strutture operative di RFI S.p.A. e di TAV S.p.A. ed ampliare le attività sul mercato estero.

Altro evento di rilievo dell'esercizio è rappresentato dal contributo di Italferr S.p.A. alla traduzione operativa di importanti obiettivi del Gruppo Ferrovie dello Stato quali l'attivazione delle linee Alta Velocità/Alta Capacità Roma-Napoli e Torino-Novara.

Si segnala, inoltre, che nel corso del 2005 il CIPE ha approvato diversi progetti preliminari per un costo complessivo di € 5.810 milioni.

La Società chiude l'esercizio 2005 con un utile di € 2,7 milioni, dopo ammortamenti per € 5,4 milioni ed imposte per € 9,8 milioni. L'esercizio 2004 si era chiuso con un utile di € 9,2 milioni, pertanto il 2005 registra un decremento di € 6,5 milioni.

I ricavi operativi non presentano evidenti scostamenti in raffronto al precedente esercizio e si attestano a € 187,6 milioni, contro € 189,1 milioni del 2004; ciò che cambia rispetto al 2004 è la loro composizione infatti, le prestazioni di servizi di ingegneria ammontano nel 2005 a € 53,2 milioni contro € 107,9 milioni del 2004, mentre la variazione dei lavori in corso su ordinazione è pari a € 132,6 milioni nel 2005 contro € 78,1 milioni del 2004. Entrambe le tipologie di ricavo si riferiscono principalmente a

prestazioni effettuate nei confronti delle società consociate RFI S.p.A. e TAV S.p.A. in qualità di committenti.

I costi operativi presentano un incremento pari a € 7,6 milioni principalmente correlato all'aumento del costo del lavoro che ha fatto registrare un incremento di € 6,1 milioni (+ 6,8%) per effetto dell' aumento del numero medio dei dipendenti (+ 36 unità) e dell'incremento del costo medio unitario dovuto agli effetti di trascinamento del CCNL delle Attività Ferroviarie 2003/2004, a pieno regime dal 1° luglio 2004, ed agli ulteriori incrementi previsti per il biennio 2005/2006.

Il margine operativo lordo si attesta a € 16 milioni in diminuzione (- 36,3%) rispetto al 2004, in cui risultava pari a € 25,1 milioni, data la stazionarietà dei ricavi operativi a cui si contrappone un incremento dei costi della stessa natura.

Il risultato operativo fa registrare anch'esso un decremento passando da € 20 milioni del 2004 a € 8,7 milioni nel 2005. Su tale risultato hanno influito oltre alle voci già commentate, la riduzione del saldo proventi/oneri diversi per € 3,6 milioni essenzialmente legato alle minori sopravvenienze attive rilevate rispetto al 2004 ed i maggiori accantonamenti per € 1,9 milioni solo in parte compensati dai minori ammortamenti e svalutazioni delle immobilizzazioni per € 3,3 milioni.

Di contro le gestioni extra–operative presentano una variazione positiva per € 1,2 milioni per l'effetto combinato dell'aumento del saldo della gestione finanziaria (+ € 1,7 milioni) e della riduzione del saldo della gestione straordinaria (- € 0,5 milioni).

Il risultato netto sconta imposte per € 9,8 milioni.

La posizione finanziaria netta a breve non presenta debiti di natura finanziaria e risulta positiva per € 190,7 milioni. Essa è composta per la maggior parte dal saldo del conto corrente intersocietario intrattenuto con la controllante Ferrovie dello Stato S.p.A. (€ 187,2 milioni).

FERSERVIZI S.p.A.

Principali indicatori	**2005**	**2004**
	(in milioni di euro)	
Ricavi operativi	221	253,6
Costi operativi al netto di capitalizzazioni/variazioni di rimanenze	208,8	241,1
Margine operativo lordo	12,2	12,5
Risultato netto di esercizio	0,3	3,3
Flusso di cassa da attività di esercizio	9,7	(59,8)
Investimenti tecnici	2,5	1,9

	31.12.2005	**31.12.2004**
Capitale investito netto	(21,4)	(13,6)
Indebitamento/(avanzo) finanziario netto	(83,9)	(75,8)
Consistenza di personale finale	1.907	1.835

Ferservizi S.p.A. è la società di servizi del Gruppo Ferrovie dello Stato. Le sue attività preminenti scaturiscono da specifici contratti stipulati con la Controllante e con le altre Società del Gruppo, al fine di rendere servizi in campo amministrativo, informatico e gestionale.

Andamento della gestione

Ferservizi S.p.A. ha proseguito nel processo di efficientamento dei servizi offerti con conseguente riduzione dei prezzi praticati alle società clienti. Tra gli eventi significativi dell'anno si segnala quanto segue:

- nel mese di febbraio il Consiglio di Amministrazione di RFI S.p.A. ha approvato lo schema di contratto dei servizi immobiliari proposto da Ferservizi S.p.A. e nel mese di aprile il contratto è stato sottoscritto dalle parti. Il contratto prevede la gestione amministrativa dei rapporti di utenza in nome e per conto della società cliente;
- sono state avviate le attività di rinegoziazione dei contratti di servizio con le Società del Gruppo per i servizi di Amministrazione e Contabilità, Amministrazione del Personale, Acquisti di Gruppo, Ferrotel, Logistica Spazi, Uffici, Servizi Generali, Servizi Informatici e tecnologici, Ristorazione;
- nel mese di dicembre è stato approvato il Piano di Impresa 2006-2009 che prevede lo sviluppo di nuovi servizi da offrire ai Clienti nell'ambito del Gruppo.

La società chiude l'esercizio 2005 facendo registrare un utile netto di € 0,3 milioni, dopo ammortamenti e svalutazioni per € 3,1 milioni ed imposte per € 7,8 milioni. Il 2004 si era chiuso con un utile di € 3,3 milioni ed aveva beneficiato di un rilevante apporto da parte della gestione finanziaria, per le plusvalenze realizzate in seguito alla cessione delle partecipazioni di Grandi Stazioni S.p.A., Fercredit S.p.A. e Metropark S.p.A..

I ricavi operativi fanno registrare un valore pari a € 221 milioni rispetto ai € 253,6 milioni del 2004 con una riduzione di € 32,6 milioni (- 12,9%). Va però tenuto in considerazione che nel 2004 erano presenti ricavi per la valorizzazione del patrimonio riferibili alla produzione di esercizi precedenti (€ 14,9 milioni), ricavi per canoni di locazione (€ 11 milioni), che, per effetto del nuovo contratto stipulato con Ferrovie Real Estate S.p.A. e con RFI S.p.A., non vengono più fatturati direttamente ai conduttori.

I costi operativi passano da € 241,1 milioni a € 208,8 milioni con una riduzione di € 32,3 milioni (- 13,4%). In particolare, il costo del lavoro si attesta per l'esercizio 2005, al valore di € 87,4 milioni contro € 84,9 milioni del 2004, con un incremento di € 2,5 milioni (+3%) in conseguenza dell'aumento del costo medio del personale. Gli altri costi, al netto delle capitalizzazioni – variazioni rimanenze, si riducono di € 34,9 milioni. Nel 2004 tra i costi erano compresi maggiori costi per € 14,4 milioni per la precedente impostazione del contratto stipulato con RFI S.p.A. e Ferrovie Real Estate S.p.A. e la variazione delle rimanenze per - € 14,9 milioni (a fronte dei ricavi per valorizzazione dei servizi immobiliari).

Il margine operativo lordo di € 12,2 milioni risulta pressoché invariato rispetto al 2004 (€ 12,5 milioni).

Il risultato operativo si attesta a € 7,8 milioni e sconta ammortamenti e svalutazione cespiti per € 3,1 milioni ed accantonamenti e svalutazioni per € 2 milioni e registra un miglioramento di € 11,9 milioni rispetto al valore negativo di € 4,1 milioni del 2004. La differenza è determinata essenzialmente dai maggiori accantonamenti di natura prudenziale, effettuati nel 2004 per la controversia tra la propria controllata Metroscai S.c.a.r.l. e l'Inpdap e per il contenzioso con i clienti (€ 10 milioni).

La gestione finanziaria presenta un saldo di € 1,4 milioni riferito, per la maggior parte, agli interessi maturati sul conto corrente intersocietario intrattenuto con la Capogruppo.

Lo stesso saldo nel 2004 ammontava a € 11,8 milioni e su di esso incidevano le plusvalenze per la cessione delle partecipazioni di Metropark S.p.A., Grandi Stazioni S.p.A. e Fercredit S.p.A. per € 7,4 milioni e dividendi delle società Grandi Stazioni S.p.A. e Fercredit S.p.A. per € 1,3 milioni.

Le componenti straordinarie presentano un saldo negativo di € 1,1 milioni. Nel 2004 il saldo era positivo per € 3,6 milioni.

Le imposte di periodo ammontano a € 7,8 milioni.

A fine anno la posizione finanziaria netta a breve, composta principalmente dal saldo del conto corrente intersocietario intrattenuto con la controllante Ferrovie dello Stato S.p.A., risulta positiva per € 83,9 milioni contro € 75,8 milioni relativi al 31 dicembre 2004.

FERROVIE REAL ESTATE S.p.A.

Principali indicatori	2005	2004
		(in milioni di euro)
Ricavi operativi (1)	482,4	462,8
Costi operativi al netto di capitalizzazioni/variazioni di rimanenze	276,1	206,2
Margine operativo lordo	206,3	256,6
Saldo gestione finanziaria (2)	(3,4)	(1,9)
Risultato netto di esercizio	101,5	185,5
Flusso di cassa da attività di esercizio	369,4	383,8
Investimenti tecnici	7,1	10,6

	31.12.2005	31.12.2004
Capitale investito netto	1.154,6	1.679,2
Indebitamento / (avanzo) finanziario netto	131,3	606,1
Consistenza di personale finale	40	35

(1) Include l'utilizzo fondo immobili trading a copertura delle minusvalenze sulla vendita di immobili residenziali per € 3,5 milioni; € 20,6 milioni nel 2004

(2) Include l'utilizzo fondo immobili trading per € 6,8 milioni; € 20,7 milioni nel 2004

Ferrovie Real Estate S.p.A. è la società del Gruppo cui è affidata la vendita del patrimonio immobiliare non più strumentale all'esercizio ferroviario, assegnatole tramite atto di scissione parziale dalla società RFI S.p.A., e la gestione economico/patrimoniale degli immobili acquisiti. La missione della società prevede, inoltre, la riqualificazione e la valorizzazione degli asset trasferiti.

Andamento della gestione

L'esercizio 2005 si è caratterizzato, oltre che per la conclusione di importanti operazioni commerciali (vedi, tra le altre, la conclusione della cosidetta operazione "Pacchetto a Reddito" con la vendita di 48 immobili) per l'avvio di un programma di riassetto e riallocazione del patrimonio della società stessa. Come già citato nei principali eventi dell'anno, infatti, si segnala:

- la sottoscrizione, nel mese di luglio, dell'Atto di scissione parziale a favore di RFI S.p.A. alla quale sono stati retrocessi taluni immobili e lavori in corso, ricadenti negli ambiti delle stazioni di Roma Tiburtina e di Torino S. Paolo, trasferiti a Ferrovie Real Estate S.p.A. con la scissione del 28 ottobre 2003. La scissione, con effetti contabili dal 25 luglio 2005, ha comportato una riduzione del patrimonio netto di Ferrovie Real Estate S.p.A. di € 121,4 milioni a fronte del trasferimento di rimanenze per immobili di trading e lavori in corso per complessivi € 314,9 milioni,

di debiti finanziari per € 142,5 milioni e di una quota parte del fondo oneri immobili di trading per € 51 milioni;

- l'approvazione da parte dell'Assemblea Straordinaria di Ferrovie Real Estate S.p.A., nel mese di novembre, del progetto di scissione parziale a favore di RFI S.p.A. per la retrocessione alla stessa di ulteriori immobili - ricadenti negli ambiti della stazione di Torino Porta Susa - Spina 1 e Spina 2 - a suo tempo ceduti con la scissione del 28 ottobre 2003. La scissione ha prodotto i suoi effetti dal 24 gennaio 2006. Il patrimonio netto scisso ad RFI S.p.A. ammonta a € 46 milioni a fronte del trasferimento di rimanenze per immobili di trading ed immobilizzazioni per complessivi € 100 milioni e di debiti finanziari per € 54 milioni.

La società chiude l'esercizio 2005 con un risultato netto di € 101,5 milioni in riduzione rispetto all'esercizio precedente di circa € 84 milioni.

La riduzione del risultato è principalmente imputabile all'incremento dei costi operativi – più che proporzionale rispetto ai ricavi della medesima natura – ai maggiori accantonamenti a fondi rischi ed oneri ed alle maggiori imposte conseguenti al venir meno del beneficio fiscale delle perdite pregresse acquisite in sede di scissione da RFI S.p.A. e totalmente utilizzate nel 2004.

Il margine operativo lordo ammonta a € 206,3 milioni (- 19,6% rispetto al 2004) a fronte di ricavi operativi per € 482,4 milioni (+ 4,3% rispetto al 2004) e costi operativi per € 276,1 milioni (+ 33,9% rispetto al 2004).

La variazione dei ricavi operativi riflette, da un lato, l'incremento dei ricavi per vendite (+ 12% pari a € 42,8 milioni) dovuto alla conclusione di importanti operazioni commerciali e, dall'altro, il decremento degli altri ricavi (- 21,7% pari a € 23,2 milioni).

Dal lato dei costi operativi si rileva:

- l'incremento del costo del lavoro del 22,7% per l'aumentato organico medio che passa da 27 unità nel 2004 a 37 unità nel 2005;
- l'incremento degli altri costi, che ammontano a € 53,8 milioni, del 38% principalmente per effetto dell'aumento degli oneri di manutenzione sugli immobili di trading, delle spese di vendita, delle "volturazioni delle utenze" dalla consociata Ferservizi S.p.A. e dei costi di locazione per immobili venduti di cui Ferrovie Real Estate S.p.A. è locataria;
- l'incremento del costo del venduto (variazione delle rimanenze) per € 54,6 milioni, al netto degli incrementi per capitalizzazioni di manutenzione straordinaria, per effetto delle maggiori vendite dell'anno.

Il risultato operativo si attesta a € 162,1 milioni (€ 230,9 milioni nel 2004); esso sconta in particolare, rispetto al precedente esercizio, maggiori accantonamenti a fondi rischi ed oneri parzialmente compensati dall'effetto della variazione del saldo proventi e oneri diversi. Gli accantonamenti (compresi quelli al fondo svalutazione crediti) che si attestano a € 37,2 milioni includono, in particolare, gli impegni contrattuali assunti dalla

società per manutenzione straordinaria su immobili venduti nel 2005 (€ 21 milioni) e nel 2004 (€ 4 milioni).

Il risultato netto sconta, infine, un saldo della gestione finanziaria negativo per € 3,4 milioni (- € 1,9 milioni nel 2004); un saldo delle componenti straordinarie negativo per € 3,7 milioni (- € 0,4 milioni nel 2004); imposte per € 53,4 milioni (€ 43,1 milioni nel 2004).

Il saldo della gestione finanziaria peggiora, pur a fronte della riduzione degli interessi sul debito verso Banca Opi, che passano da € 22,6 milioni nel 2004 a € 11,4 milioni nel 2005, per effetto dei rimborsi del debito avvenuti nel 2005, a causa del minor utilizzo del fondo oneri immobili di trading a copertura degli interessi medesimi (€ 6,8 milioni nel 2005; € 20,7 milioni nel 2004).

Per quanto concerne, infine, la situazione patrimoniale – finanziaria della società si evidenzia in particolare che l'indebitamento finanziario netto della società passa da € 606,1 milioni al 31 dicembre 2004 a € 131,3 milioni al 31 dicembre 2005, principalmente per effetto del rimborso a Banca OPI di € 475 milioni e del trasferimento di quota parte del medesimo debito, pari a € 142,5 milioni, ad RFI S.p.A. in sede di scissione e della riduzione del saldo del conto corrente intrattenuto presso la Capogruppo Ferrovie dello Stato S.p.A. per € 139,7 milioni.

GRANDI STAZIONI S.p.A.

Principali indicatori	**2005**	**2004**
	(in milioni di euro)	
Ricavi operativi	164,7	140,2
Costi operativi al netto di capitalizzazioni/variazioni di rimanenze	128,0	109,1
Margine operativo lordo	36,7	31,1
Risultato netto di esercizio	15,4	13,0
Flusso di cassa da attività di esercizio	11,0	(34,2)
Investimenti tecnici	18,4	4,0

	31.12.2005	**31.12.2004**
Capitale investito netto	146,4	120,6
Indebitamento / (avanzo) finanziario netto	58,4	37,5
Consistenza di personale finale	225	221

Grandi Stazioni S.p.A. è la società del Gruppo che provvede alla gestione, riqualificazione e valorizzazione dei complessi immobiliari delle 13 maggiori stazioni della rete ferroviaria, in qualità di soggetto unico ed in regime di locazione per la durata di 40 anni.

Andamento della gestione

La gestione 2005 si è caratterizzata, tra gli altri, per i seguenti eventi:

- l'avvio degli interventi di riqualificazione delle altre stazioni di "grandi dimensioni" (oltre Termini) attraverso l'aggiudicazione, nel mese di aprile, delle gare relative alle opere interne delle stazioni di Milano Centrale, Torino Porta Nuova, Napoli Centrale/Piazza Garibaldi con contestuale affidamento dei servizi di conduzione e manutenzione. Per le stazioni di Milano e Torino sono in fase di completamento le progettazioni esecutive, per la stazione di Napoli Centrale si stanno sviluppando gli interventi di prima fase;
- la pubblicazione, nel mese di luglio, di 5 bandi di pre – qualifica per altrettanti appalti integrati con riferimento ad una scomposizione degli interventi ancora da affidare in aree geografiche prossime: Appalto Nord Ovest, Appalto Nord Est, Appalto Centro Nord, Appalto Centro e Appalto Sud;
- l'effettuazione di interventi presso le stazioni di Roma Termini, Napoli Centrale e Firenze Santa Maria Novella per il progetto Alta Velocità/Alta Capacità con fondi a carico di RFI S.p.A. e di Trenitalia S.p.A.;
- la prosecuzione delle attività all'estero, in particolare di Grandi Stazioni Ceska Republika che ha sviluppato la progettazione definitiva delle tre stazioni di Praga.

La società chiude il 2005 con un risultato netto di € 15,4 milioni (+ 18,5% rispetto al 2004). Anche il margine operativo lordo registra un miglioramento rispetto al precedente esercizio (+18%) per effetto dell'incremento dei ricavi operativi (+ 17,5%) cui si è contrapposto l'incremento meno che proporzionale dei costi della stessa natura (+ 17,3%).

Con riferimento ai ricavi operativi si registra in particolare, un consistente incremento dei ricavi per attività di gestione diretta degli spazi pubblicitari (+ € 9,5 milioni), che riflettono l'entrata a pieno regime di tale attività, e dei proventi diversi (+ € 11,5 milioni) per l'elevato importo dei rimborsi da clienti su lavori eseguiti nelle aree commerciali locate.

I ricavi operativi includono, inoltre, ricavi da locazione per € 34,6 milioni (+ 2% rispetto al 2004), ricavi per indennità di mancata liberazione spazi per € 32,1 milioni (+ 0,4% rispetto al 2004) e ricavi per riaddebiti per oneri di conduzione per € 63,3 milioni (+ 3,9% rispetto al 2004).

I costi operativi ammontano a € 128 milioni ed includono:

- il costo del lavoro per € 13,4 milioni con un incremento del 18,6% rispetto al 2004 che riflette l'aumento della consistenza media, che passa da 213 unità nel 2004 a 224 unità nel 2005, e gli incrementi salariali;
- gli altri costi per € 117,3 milioni con un incremento del 17,1% rispetto al 2004. Si evidenzia, in particolare, l'aumento dei costi per servizi di € 14,3 milioni per effetto dei maggiori costi di pulizia e vigilanza nelle stazioni, dei maggiori costi per consulenze tecniche e dei costi per l'attività pubblicitaria e per utenze;
- le capitalizzazioni per € 2,8 milioni (€ 2,4 milioni nel 2004).

Il risultato operativo si attesta a € 28,1 milioni (+11% rispetto al 2004) scontando ammortamenti per € 6,1 milioni, accantonamenti per rischi ed oneri e svalutazioni crediti per € 1,6 milioni ed un saldo proventi ed oneri diversi negativo per € 0,9 milioni.

Il risultato netto sconta infine, oltre alle imposte di periodo per € 11 milioni, un saldo della gestione finanziaria negativo per € 1,5 milioni a fronte degli interessi maturati sui finanziamenti accesi con la banca OPI.

L'indebitamento finanziario netto al 31 dicembre 2005 si attesta a € 58,4 milioni (€ 37,5 milioni al 31 dicembre 2004) e si compone principalmente:

- dei debiti per i mutui accesi con Banca Opi nel 2003 per € 80 milioni;
- del debito per il finanziamento acceso nel 2005 con Bipop Carire per € 3,3 milioni finalizzato al sostegno dell'investimento di partecipazioni di imprese italiane all'estero;
- delle disponibilità liquide per € 24,5 milioni.

CENTOSTAZIONI S.p.A.

Principali indicatori	**2005**	**2004**
	(in milioni di euro)	
Ricavi operativi	59,7	53,1
Costi operativi al netto di capitalizzazioni/variazioni di rimanenze	52,3	47,2
Margine operativo lordo	7,4	5,9
Risultato netto di esercizio	3,2	2,5
Flusso di cassa da attività di esercizio	15,9	(4,3)
Investimenti tecnici	20,7	6,5

	31.12.2005	**31.12.2004**
Capitale investito netto	29,3	21,2
Indebitamento/(avanzo) finanziario netto	(11,5)	(16,4)
Consistenza di personale finale	138	137

Centostazioni S.p.A. si occupa della gestione del patrimonio costituito dai complessi immobiliari delle centotre stazioni ferroviarie di medie dimensioni di proprietà di RFI S.p.A.; sulla base di un contratto quarantennale, in vigore da aprile 2002, ha ottenuto in esclusiva i diritti di utilizzazione e sfruttamento economico dei suddetti complessi immobiliari, unitamente al mandato a provvedere alla gestione integrata, commerciale ed amministrativa, alla riqualificazione ed alla valorizzazione del patrimonio immobiliare medesimo.

Andamento della gestione

Il 2005 è stato il secondo esercizio in cui la società ha provveduto direttamente alla gestione di tutti i centotre complessi immobiliari del *network*.

Durante l'anno sono state ultimate le attività di ristrutturazione di diversi immobili di stazione e ciò ha permesso di realizzare numerose iniziative di sviluppo commerciale attraverso la messa a reddito dei maggiori e riqualificati spazi ad uso commerciale resi disponibili nei complessi di stazione gestiti.

La società chiude con un risultato netto di € 3,2 milioni (€ 2,5 milioni nel 2004) con un miglioramento di € 0,7 milioni (+28%) rispetto all'esercizio precedente.

Il margine operativo lordo, pari a € 7,4 milioni, evidenzia un incremento di € 1,5 milioni (+25,4%) rispetto al 2004 in cui risultava pari a € 5,9 milioni.

I ricavi operativi passano da € 53,1 milioni nel 2004 a € 59,7 milioni nel 2005 con un incremento pari ad € 6,6 milioni (+12,4%). La variazione è dovuta essenzialmente ai maggiori ricavi derivanti dalla conduzione delle stazioni (+€ 4,2 milioni) ai quali sono correlati maggiori costi da conduzione, ai maggiori corrispettivi per l'utilizzazione degli

spazi pubblicitari (+€ 0,5 milioni) e ai maggiori ricavi da valorizzazione del patrimonio immobiliare (+€ 0,5 milioni).

I costi operativi ammontano ad € 52,3 milioni (47,2 milioni nel 2004) con un incrementano di € 5,1 milioni (+10,8%) meno che proporzionale rispetto all'incremento dei ricavi. La variazione dei costi è da attribuire principalmente ai maggiori oneri da conduzione stazioni (+€ 4,3 milioni), all'aumento dei costi variabili dei canoni per sfruttamento del patrimonio immobiliare e all'aumento dei costi di personale (+€ 0,7 milioni) per l'incremento dell'organico medio che passa da 121 a 140 unità. Per contro i costi si riducono di € 0,2 milioni per effetto delle maggiori capitalizzazioni rispetto all'esercizio precedente.

Il risultato operativo ammonta a € 5,7 milioni e sconta ammortamenti per € 1,2 milioni (€ 1,1 milioni nel 2004), accantonamenti a fondo rischi per € 0,1 milioni (€ 0,4 milioni nel 2004) e svalutazione di crediti per € 0,4 milioni (€ 0,2 nel 2004). L'incremento rispetto all'esercizio precedente è di € 1,3 milioni (+ 30,2%).

La gestione extra–operativa presenta un risultato invariato rispetto all'esercizio precedente. Nello specifico il saldo della gestione finanziaria positivo per € 0,3 milioni presenta un decremento di € 0,3 milioni rispetto al precedente esercizio mentre le componenti nette straordinarie, positive per € 0,2 milioni presentano un incremento di € 0,3 milioni rispetto al 2004.

Le imposte del periodo ammontano a € 3 milioni.

La posizione finanziaria netta a breve della società, a fine esercizio, risulta positiva per € 11,5 milioni (€ 16,4 milioni nel 2004), ed è composta sostanzialmente dalle risorse impiegate sul deposito presso la Capogruppo Ferrovie dello Stato S.p.A. (€ 5,4 milioni) e sul deposito presso il socio di minoranza Archimede 1 S.p.A. (€ 5 milioni). La riduzione rispetto all'esercizio precedente è da porre in relazione ai maggiori investimenti effettuati nel corso dell'esercizio.

Nel mese di febbraio 2006 è stato sottoscritto il contratto con VIA VAI S.p.A. sulla base delle condizioni già formalizzate nel mese di febbraio 2005. Il contratto è stato condizionato alla ratifica degli organi amministrativi della società cliente e prevede l'applicazione di canoni/mq. inferiori a quelli originariamente concordati a fronte di maggiori spazi locati.

La società VIA VAI S.p.A. riconosceva infatti a Centostazioni S.p.A. solo una quota parte dei canoni previsti nel contratto sottoscritto con l'allora Metropolis S.p.A. per la locazione degli spazi utilizzati dal network di edicole di stazione, ritenendo il contratto eccessivamente oneroso. In relazione ai danni subiti dalla inadempienza contrattuale di VIA VAI S.p.A., Centostazioni S.p.A. e il socio di minoranza Archimede 1 hanno chiesto ristoro dei mancati ricavi a Ferrovie dello Stato S.p.A. e Ferservizi S.p.A. (già Metropolis S.p.A.). Nel corso del 2005 la questione è stata deferita ad arbitri. L'arbitro nominato ha depositato il lodo in data 1 febbraio 2006 condannando Ferrovie dello Stato S.p.A. a corrispondere a Centostazioni S.p.A. un indennizzo di € 8.000 milioni.

SITA S.p.A.

Principali indicatori	2005	2004
	(in milioni di euro)	
Ricavi operativi	228	214
Costi operativi	221,8	205,3
Margine operativo lordo	6,2	8,7
Risultato netto di esercizio	0,3	0,1
Flusso di cassa da attività di esercizio	(4,8)	(4,2)
Investimenti tecnici	22	14,1

	31.12.2005	31.12.2004
Capitale investito netto	78,0	59,6
Indebitamento / (avanzo) finanziario netto	(1,5)	(19,6)
Consistenza di personale finale	2.769	2.831

Sita S.p.A., controllata al 100% dalla sub-holding Sogin S.r.l., rappresenta la principale realtà operativa per i collegamenti extraurbani a mezzo autobus in concessione regionale.

Andamento della gestione

Nel corso dell'esercizio 2005 i consorzi e le società consortili, partecipate da Sita S.p.A. tramite le sedi della Puglia, Basilicata e Toscana, per la gestione dei servizi rivenienti dall'aggiudicazione delle ultime rispettive gare per il trasporto pubblico locale, hanno raggiunto compiuta operatività; la Società inoltre si è aggiudicata, quale capofila di un Associazione Temporanea di Imprese, la gara d'appalto per la gestione della rete TPL urbana di Roma per il triennio 2006-2008. Iniziative interessanti collegate al turismo sono state avviate in collaborazione con Trenitalia S.p.A e Cisalpino AG.

La società chiude con un risultato netto di € 0,3 milioni che si confronta con un risultato netto di € 0,1 milioni nel 2004.

Il margine operativo lordo presenta una riduzione pari a € 2,5 milioni passando da un valore di € 8,7 milioni del 2004 a € 6,2 milioni del 2005 correlabile all'aumento meno che proporzionale dei ricavi operativi (+6,5%) rispetto ai costi aventi stessa natura (+8%).

I ricavi operativi ammontano ad € 228 milioni (€ 214 milioni nel 2004) e presentano un incremento di € 14 milioni legato all'aumento rispettivamente:

- dei ricavi da traffico per € 6,9 milioni per l'effetto combinato dei maggiori ricavi conseguiti nei servizi sostitutivi (+ € 7,8 milioni), nel trasporto urbano (+ € 2,1 milioni) ed in quello extra – urbano (+ € 0,9 milioni), cui si è contrapposta essenzialmente la riduzione dei servizi di noleggio (- € 3,6 milioni);

- degli altri ricavi per € 5 milioni grazie al consolidamento dei proventi rivenienti dai servizi di "ausiliari del traffico" gestiti dalla sede del Lazio;
- dei ricavi da Stato per € 2,2 milioni, correlato all'adeguamento dei contributi a ripiano perdite degli Enti della Regione Basilicata oltre che al fisiologico aumento delle coperture sul rinnovo CCNL. Le convenzioni con le Regioni si mantengono in linea con il precedente esercizio.

I costi operativi ammontano ad € 221,8 milioni (€ 205,3 milioni nel 2004) e sono principalmente composti da:

- costi per acquisto di materie prime, consumo e merci per € 35,7 milioni (€ 31,4 milioni nel 2004); l'incremento di tali costi (+13,7%) è riconducibile essenzialmente all'aumento del costo sostenuto per l'acquisto del carburante (+ € 5 milioni);
- costi per servizi per € 72,4 milioni (€ 63,2 milioni nel 2004); l'incremento di € 9,2 milioni, è essenzialmente riconducibile all'aumento dei noleggi da terzi (+€ 7,2 milioni) legato alla necessità di garantire il maggior volume di servizi sostitutivi non programmati e dei servizi notturni del TPL urbano di Roma acquisiti nell'anno;
- costo per il personale per € 100,8 milioni (€ 97,8 milioni nel 2004) che mostra un incremento del 3,1% dovuto essenzialmente all'effetto cumulato dei due rinnovi contrattuali intervenuti nel 2003 e a fine 2004, a fronte dei quali la società ha ricevuto dei contributi iscritti tra i ricavi da Stato ed altri Enti. Tenendo conto dei suddetti contributi, la variazione del costo del lavoro tra i due esercizi risulta pari al +1,1%. La consistenza media a ruolo nell'esercizio è passata da 2.820 a 2.815 unità.

Il risultato operativo presenta un decremento di € 4,2 milioni in quanto sconta una riduzione del saldo positivo dei proventi/oneri diversi (- € 2,4 milioni) solo in parte compensata dai minori accantonamenti a fondi rischi ed oneri per € 1,3 milioni.

Il saldo della gestione finanziaria risulta negativo per € 0,8 milioni e presenta un miglioramento rispetto al precedente esercizio, in cui risultava negativo per € 1,3 milioni, grazie alla plusvalenza da alienazione della partecipazione nella Trieste Trasporti S.p.A. per € 0,3 milioni ed alla rivalutazione della quota di partecipazione nella collegata VT Marozzi per € 0,5 milioni, in parte compensate dai minori interessi attivi sui pronti contro termine (- € 0,3 milioni).

Il saldo delle componenti straordinarie passa da un valore positivo di € 2,9 milioni del 2004 ad un valore positivo di € 6,8 milioni nel 2005. Tra i proventi straordinari le poste più significative sono rappresentate dai proventi rivenienti dal contenzioso verso l'Inps per complessivi € 4,2 milioni e dalla plusvalenza da alienazione per € 2,1 milioni riconducibile alla vendita di un immobile in Napoli.

Il risultato netto sconta, infine, imposte per € 3,8 milioni.

La posizione finanziaria netta della società è positiva per € 1,5 milioni e subisce un decremento pari a € 18,1 milioni rispetto al 31 dicembre 2004. La variazione è dovuta principalmente ad una forte riduzione del valore dei depositi e del conto corrente

intersocietario con la Capogruppo Ferrovie dello Stato S.p.A. per € 5 milioni, dalla dismissione delle operazioni Pronti Contro Termine e Commercial Papers per € 5 milioni, dalla riduzione dei saldi bancari attivi per € 7,1 milioni e dall'apertura di due linee di credito per anticipazioni su crediti di natura commerciale e per IVA per complessivi € 6,2 milioni.

Si segnala infine quanto segue:

- con atto di citazione notificato il 30 novembre 2005 il Dott. Luciano Vinella ha proposto appello avverso la sentenza n. 782/2005 del Tribunale di Firenze che aveva rigettato le sue richieste risarcitorie (pari a Euro 103.000,00, oltre alla pubblicazione della sentenza su almeno due quotidiani a diffusione nazionale) indotte dall'asserita revoca senza giusta causa dalla carica di Amministratore Delegato della Sita S.p.A. La causa è stata assegnata alla I^a^ Sezione della Corte di Appello di Firenze; con decreto dell'11 gennaio 2006 è stato disposto, ai sensi dell'ultimo comma dell'art. 168 bis del codice di procedura civile, il differimento dell'udienza di prima comparizione al 9 dicembre 2008;
- la società, come già indicato nel paragrafo "principali eventi dell'anno" ha avanzato istanza al Presidente della Camera di Commercio di Milano affinché lo stesso provveda alla nomina di un Collegio arbitrale, richiedendo l'annullamento della delibera del Consiglio di Amministrazione di FNMA S.p.A. del 28 dicembre 2005 che stabiliva la riduzione della quota di possesso di Sita S.p.A. in FNMA S.p.A. dal 49% al 12,47% per effetto di aumento di capitale sociale per il quale Sita S.p.A. non avrebbe correttamente esercitato, nei termini stabiliti, il relativo diritto di opzione.

FERCREDIT S.p.A.

(in milioni di euro)

Principali indicatori	**2005**	**2004**
Proventi finanziari (1)	23,5	19,7
Oneri finanziari totali	14,1	10,4
Margine di interesse	9,4	9,3
% su proventi finanziari	40,0%	47,2%
Costo del lavoro	2,4	2,3
Risultato della gestione ordinaria	13,5	11,9
Risultato netto d'esercizio	6,3	5,1
Flusso di cassa da attività di esercizio	12,2	(39,2)

	31.12.2005	**31.12.2004**
Indebitamento / (avanzo) finanziario netto	488,6	499,0
Patrimonio di vigilanza	80	76
Consistenza di personale finale	32	31

(1) al netto degli ammortamenti dei beni destinati alla locazione finanziaria

Fercredit S.p.A. è la società di servizi finanziari del Gruppo Ferrovie dello Stato. La sua attività è rivolta, essenzialmente, allo sviluppo del "credit factoring" e del leasing sul mercato captive ed all'espansione delle operazioni di "consumer credit" per i dipendenti del Gruppo medesimo.

Andamento della gestione

L'impegno commerciale della Società, così come in passato, si è concentrato prevalentemente nell'ambito captive del Gruppo Ferrovie dello Stato. In questo contesto nell'esercizio appena chiuso è stata registrata un'ulteriore espansione dell'attività soprattutto grazie al finanziamento di operazioni legate ai lavori dell'Alta Velocità; anche lo sviluppo delle operazioni di credito al consumo rivolto ai dipendenti della Controllante e delle altre società del Gruppo Ferrovie dello Stato è proseguito regolarmente.

Nel corso dell'esercizio la Capogruppo Ferrovie dello Stato S.p.A. ha ulteriormente aumentato i finanziamenti accordati, a condizioni di mercato, confermando il suo supporto finanziario a Fercredit S.p.A. permettendole così una più equilibrata crescita nei suoi settori di intervento finanziario.

La Società chiude l'esercizio 2005 facendo registrare un utile di € 6,3 milioni, che sconta imposte per € 4,2 milioni, e si confronta con un utile di € 5,1 milioni del 2004.

Il margine di interesse è pari a € 9,4 milioni e risulta sostanzialmente in linea con il precedente esercizio (€ 9,3 milioni).

Il totale dei proventi finanziari si attesta a € 23,5 milioni, contro € 19,7 milioni relativi al 2004, con un incremento complessivo del 19,3%. Detto incremento è dovuto essenzialmente all'aumento degli interessi attivi (+4,1 milioni), nello specifico degli interessi sul factoring per € 3,6 milioni e di quelli su consumer credit e degli altri interessi attivi rispettivamente per € 0,2 milioni e per € 0,3 milioni. Il miglioramento avvenuto nell'esercizio è legato sia all'incremento dei tassi nominali sia allo sviluppo dell'attività aziendale che di contro ha portato un incremento degli oneri finanziari (+ € 3,6 milioni).

Il costo del lavoro passa da € 2,3 milioni a € 2,4 milioni registrando un aumento del 4,4% come effetto sia del rinnovo del Contratto Collettivo di Lavoro del settore del credito, sia dell'incremento della parte di retribuzione variabile legata all'andamento aziendale.

Il risultato operativo fa registrare una crescita del 13,5% passando da € 11,9 milioni, registrati nell'esercizio 2004, a € 13,5 milioni relativi al 2005. Tale incremento è ascrivibile essenzialmente ai maggiori introiti derivanti dalle commissioni attive relative all'attività di factoring che presenta un sensibile sviluppo nell'esercizio (+ 16,3%).

La redditività delle attività finanziarie, misurata dal rapporto fra i proventi finanziari (al netto degli ammortamenti sui beni dati in locazione) e l'ammontare medio annuo delle attività medesime si attesta al 4,3% contro il 3,8% del 2004. A questa redditività è da contrapporre un costo medio annuo dell'indebitamento pari al 2,8%, più alto rispetto al 2,2% registrato nel corso del 2004.

Il patrimonio di vigilanza della Società, calcolato secondo la normativa della Banca d'Italia, è cresciuto da € 76 milioni di fine 2004 a € 80 milioni a fine esercizio 2005. Per effetto di tale incremento Fercredit S.pA. ha raggiunto un considerevole margine di operatività aziendale.

Alla data di chiusura del bilancio la Società mostra un indebitamento finanziario netto pari a € 488,6 milioni, con un decremento del 2,1% rispetto al dato di fine esercizio 2004 (€ 499 milioni) legato all'andamento dell'attività aziendale.

Si informa infine che la società, si sta attivando, per predisporre il proprio bilancio secondo i principi contabili internazionali, che per la stessa saranno obbligatori a partire dall'esercizio 2006, così come previsto dalla normativa.

ALTRE ATTIVITA' DEL GRUPPO

Il Gruppo è presente anche nei seguenti altri settori di attività:

- Servizi informatici: quota del 39% del capitale sociale detenuta direttamente dalla Capogruppo in TSF – Tele Sistemi Ferroviari S.p.A., una "joint venture" costituita nel 1997 con il Gruppo Finsiel/Telecom Italia allo scopo di ammodernare e gestire i sistemi informativi e di telecomunicazione del Gruppo Ferrovie dello Stato e di sviluppare il mercato dei servizi informatici nell'area Travel & Transportation, sia in Italia che all'estero. In tale quadro, TSF ha il ruolo di partner strategico di servizi "ICT" (Information Comunication Technology), in virtù di un contratto di outsourcing che le conferisce, nel rispetto delle scelte strategiche che rimangono sotto il pieno controllo di Ferrovie dello Stato S.p.A., la responsabilità della realizzazione e della gestione delle soluzioni "ICT".

  Nel 2005 la società ha realizzato un volume d'affari di € 249,1 milioni, di cui circa il 97% relativo al suddetto contratto di outsourcing, ed un risultato netto positivo di € 10,9 milioni (€ 13,9 milioni nel 2004). Il margine operativo lordo presenta un incremento di € 2,8 milioni grazie all'aumento più che proporzionale dei ricavi operativi rispetto ai costi operativi.

  Tale miglioramento viene eroso dai maggiori ammortamenti e accantonamenti per € 2,3 milioni, dal decremento del saldo dei proventi e oneri diversi per € 3,9 milioni e dal peggioramento del saldo della gestione finanziaria portando a una riduzione di € 3 milioni del risultato netto.

- Servizi di formazione: quota del 49% del capitale sociale detenuta in Isfort - Istituto Superiore di Formazione e Ricerca per i Trasporti S.p.A. (19% Ferrovie dello Stato S.p.A., 15% RFI S.p.A., 15% Trenitalia S.p.A.). La società ha lo scopo di organizzare e realizzare, in proprio o tramite terzi, corsi di formazione, specializzazione e qualificazione tecnico-professionale per dirigenti e quadri delle aziende del settore dei trasporti, nonché progetti di ricerca, seminari e attività editoriali sulle tematiche del settore medesimo. Nell'esercizio 2005 essa ha realizzato un volume d'affari di circa € 2,9 milioni, con una riduzione, rispetto al precedente esercizio, del 12%; il risultato netto si attesta ad un valore leggermente negativo (€ 87 mila).

- Sperimentazioni: quota del 66,66% del capitale sociale detenuta in Italcertifer S.c.p.a. – Istituto di Ricerca e di Certificazione Ferroviaria – Società Consortile per Azioni (33,33% RFI S.p.A., 33,33% Trenitalia S.p.A.). La società ha lo scopo di svolgere attività di ricerca e sviluppo tecnologico nel settore ferroviario, e attività di prove e sperimentazioni per la certificazione di componenti e sistemi ferroviari. Nell'esercizio 2005 la società ha realizzato, svolgendo principalmente attività di certificazione, un risultato economico in sostanziale pareggio.

FATTI DI RILIEVO INTERVENUTI DOPO LA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO

- In data 24 gennaio 2006 viene sottoscritto tra TAV S.p.A. ed RFI S.p.A. l'Atto di scissione per l'assegnazione a quest'ultima del ramo d'azienda composto dalla "Sub-tratta Torino-Novara della tratta ferroviaria Alta Velocità/Alta Capacità Torino-Milano". Ai fini contabili la scissione ha avuto effetto dal 1° febbraio 2006. Il valore del patrimonio netto di TAV S.p.A., a seguito della scissione, si è ridotto di € 1.237.747.763,34 di cui € 1.155.579.250,00 quale capitale sociale e € 82.168.513,34 quale riserva costituita da versamenti in conto futuro aumento di capitale. Il patrimonio netto della beneficiaria RFI S.p.A. non subisce alcun incremento in considerazione del fatto che la stessa detiene il 100% del capitale della società scissa.
- Nello stesso mese di gennaio viene sottoscritto l'Atto di scissione parziale tra Ferrovie Real Estate S.p.A. ed RFI S.p.A. con il quale sono retrocessi ad RFI S.p.A. taluni immobili, ricadenti negli ambiti della stazione di Torino Porta Susa, Spina 1 e Spina 2, a suo tempo ceduti con la scissione del 28 ottobre 2003 e risultati, invece, non correlati al patrimonio della stessa Ferrovie Real Estate S.p.A.. La scissione, con effetti dal 24 gennaio 2006, ha comportato un aumento di capitale sociale di RFI S.p.A. di € 46.006.114,00 (ed una riduzione di pari importo per Ferrovie Real Estate S.p.A.).
- Il 10 febbraio, in concomitanza con le Olimpiadi invernali, è entrata in funzione la linea Torino-Novara, prima parte della linea veloce che collegherà Torino a Milano e dal 27 febbraio l'Alta velocità ha raddoppiato, passando da quattro a otto, le corse giornaliere che collegano il capoluogo lombardo con quello piemontese.
- In data 28 febbraio 2006 FS Cargo S.p.A. acquisisce dalla Iveco S.p.A., una quota pari al 5,638% del capitale sociale della Cemat S.p.A., corrispondente a n. 394.692 azioni del valore nominale di 1 euro cadauna al prezzo complessivo di € 2.600 mila. Pertanto FS Cargo S.p.A. è attualmente titolare del 53,282% della Cemat S.p.A..
- In data 7 marzo 2006 TAV S.p.A. ha concluso con Societè Generale l'operazione di cessione dei crediti IVA relativi agli anni 1998 e 1999 e dei relativi interessi maturati e maturandi che verranno liquidati dall'Agenzia delle Entrate. E' previsto l'impegno da parte della società al riacquisto, dopo 10 anni, del capitale e degli interessi maturati sino alla data di cessione nel frattempo non rimborsati dall'Agenzia delle Entrate. Il corrispettivo della cessione è costituito dal capitale e dagli interessi maturati sino alla data di cessione per un importo complessivo pari a € 245 milioni. All'operazione di cessione è collegata una operazione di "Interest rate swap" nella quale TAV S.p.A. e Societè Generale si impegnano a scambiarsi i futuri flussi di cassa relativi agli interessi passivi, contrattualmente basati sull'Euribor 6 mesi + spread, sulla provvista accesa per il pagamento del corrispettivo ed agli interessi attivi, maturati sul capitale ceduto dal giorno successivo alla data di cessione, che l'Agenzia delle Entrate riconoscerà sul capitale oggetto di cessione.

- Nello stesso 7 marzo 2006 Ferrovie dello Stato S.p.A. allo scopo di reperire parte delle risorse finanziarie necessarie al Gruppo ha ceduto i crediti IVA degli anni 1998 e 1999, comprensivi di interessi maturati alla data della cessione, alla Societè Generale. Il contratto prevede l'impegno, da parte della società, al riacquisto, dopo 10 anni, del capitale e degli interessi maturati sino alla data di cessione nel caso di mancato rimborso da parte dell'Agenzia delle Entrate. Il corrispettivo della cessione è costituito dal capitale e dagli interessi maturati sino alla data di cessione per un importo complessivo pari a € 412 milioni. All'operazione di cessione è collegata una operazione di "Interest rate swap" nella quale Ferrovie dello Stato S.p.A. e Societè Generale si impegnano a scambiarsi i futuri flussi di cassa relativi agli interessi passivi, contrattualmente basati sull'Euribor 6 mesi + spread, sulla provvista accesa per il pagamento del corrispettivo ed agli interessi attivi, maturati sul capitale ceduto dal giorno successivo alla data di cessione, che l'Agenzia delle Entrate riconoscerà sul capitale oggetto di cessione.
- Sempre il giorno 7 marzo 2006 RFI S.p.A., partecipa, con la Provincia Autonoma di Bolzano e la Provincia Autonoma di Trento, alla costituzione della società "Tunnel Ferroviario del Brennero – Finanziaria di Partecipazioni S.p.A.". La società, con un capitale sociale di 49.090.910,00, ha sede in Roma ed ha per oggetto l'attività di gestione della partecipazione al capitale sociale di Galleria di base del Brennero (BBT SE).
- Il Consiglio di Amministrazione di Ferrovie dello Stato S.p.A. del 23 marzo 2006 ha approvato una proposta transattiva in relazione al contenzioso Via Vai (v. paragrafo "Andamento economico e situazione patrimoniale per società" - Centostazioni S.p.A.). In particolare Ferrovie dello Stato S.p.A. ha proposto la rideterminazione dell'importo stabilito dal lodo arbitrale del 1 febbraio 2006 in € 7.500 mila con contestuale rinuncia all'impugnazione del lodo stesso. I Consigli di Amministrazione di Centostazioni S.p.A. e Archimede 1 esamineranno la proposta.
- Nel mese di aprile 2006 viene erogata la seconda tranche per € 325 milioni del finanziamento concesso da BEI a Trenitalia S.p.A. e destinato alla copertura dei fabbisogni finanziari per il progetto di riassetto e riammodernamento del materiale rotabile. Ferrovie dello Stato S.p.A. ha rilasciato controgaranzie a favore del pool di banche fidejubenti per la BEI e nell'interesse di Trenitalia S.p.A..
- Il 24 maggio 2006 il Consiglio di Amministrazione di Trenitalia S.p.A., esaminata la situazione patrimoniale della società al 31 marzo 2006, ha deliberato di convocare l'Assemblea dei soci ai sensi dell'art. 2446 del codice civile.
- Nello stesso mese di maggio 2006 Ferrovie dello Stato S.p.A. ha effettuato n ° tre emissioni obbligazionarie (rispettivamente serie 12/13/14) per un ammontare complessivo di € 600 milioni, interamente sottoscritte dalla società Eurofima S.A. destinate al finanziamento di investimenti della società Trenitalia S.p.A. per il programma di ammodernamento del materiale rotabile. I titoli non prevedono quotazioni su "mercati ufficiali", Borse nazionali od estere.

EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

Prospettive dell'esercizio in corso e profili evolutivi

Del Gruppo

Anche a seguito degli impatti derivanti dall'approvazione della Legge Finanziaria 2006, nel corso degli ultimi mesi, il Gruppo ha tempestivamente aggiornato i Ministeri competenti circa l'evoluzione dello scenario in cui si trova ad operare. In particolare, già nel percorso di definizione del budget dell'anno in corso si è delineato un contesto economico-patrimoniale e finanziario complesso e preoccupante, sia sul fronte della evoluzione gestionale propria del Gestore dell'infrastruttura (RFI S.p.A.) che su quello della Società di trasporto (Trenitalia S.p.A.).

Nel primo caso, infatti, oltre ai vincoli imposti dal D.lgs. 188 del 2003 (che richiede al Gestore dell'infrastruttura il tendenziale raggiungimento dell'equilibrio economico-finanziario al netto degli ammortamenti), a fronte di definite priorità gestionali (l'incremento dei livelli di sicurezza e qualità nella circolazione, anche attraverso l'inserimento delle nuove tecnologie, lo sviluppo del sistema Alta Velocità/Alta Capacità in un contesto che vede la progressiva entrata in funzione delle tratte con conseguente crescita degli ammortamenti ed oneri finanziari connessi alle tratte in via di completamento, l'ammodernamento ed ampliamento della rete tradizionale), la citata Legge Finanziaria del 2006 ha previsto minori corrispettivi (-30%) a fronte delle prestazioni convenute nel Contratto di Programma, nonché, per il 2006 e per gli anni successivi, stanziamenti "di competenza" e "risorse di cassa" significativamente minori rispetto alle necessità, oltre al "definanziamento" per investimenti già autorizzati in competenza nell'ambito di precedenti Leggi Finanziarie.

Sul fronte del trasporto, per Trenitalia, alla perdurante situazione del blocco delle tariffe, si è aggiunta la rilevante riduzione dei trasferimenti da Stato (-30%), previsti sempre in Legge Finanziaria 2006, a fronte delle prestazioni rese dalla società nell'ambito del Contratto di Servizio Pubblico.

Il tutto, in un contesto necessario di incremento dei costi di manutenzione del materiale rotabile finalizzati al miglioramento dello stesso e della qualità del servizio verso i clienti e di costante crescita degli ammortamenti, conseguenza della prosecuzione del rilevante piano di investimenti in corso, destinato principalmente al rinnovo del materiale rotabile del trasporto locale, all'implementazione delle tecnologie per la sicurezza a bordo treno ed allo sviluppo dell'offerta dell'Alta Velocità.

Il combinato delle condizioni esposte ha determinato già a partire dalla situazione al 31 marzo 2006 un deterioramento del risultato della società tale da richiedere la convocazione dell'Assemblea dei soci ai sensi dell'art. 2446 del codice civile. In assenza di interventi correttivi, anche per i prossimi esercizi, continuerà ad essere compromessa, per la società, la capacità reddituale e la capacità di far fronte finanziariamente agli investimenti.

Alla luce di quanto sopra sono stati elaborati di recente, da parte delle due principali società controllate e quindi, in termini consolidati, da parte della Capogruppo, i lineamenti di piano industriale 2006-2010, presentati ed approvati dai rispettivi Consigli di Amministrazione negli ultimi giorni dello scorso mese di aprile.

Con riferimento al Gestore dell'infrastruttura, le linee guida contenute nel piano fanno riferimento ai seguenti principali aspetti:

- ulteriori recuperi di efficienza sul piano industriale migliorando ulteriormente gli indicatori tecnico economici che già pongono RFI in linea con le best practicies europee di settore;
- il ripristino a partire da 2007 dei corrispettivi da Stato per il Contratto di Programma a livello ante 2006;
- l'effettivo stanziamento in conto impianti da parte dello Stato delle risorse finanziarie necessarie per gli investimenti nella rete tradizionale e nelle partecipazioni nonché delle erogazioni previste per l'AV/AC (le modalità attuative dei rinnovati meccanismi di finanziamento degli investimenti sono in corso di definizione con il Ministero dell'Economia e delle Finanze).

La prospettiva di quanto è stato delineato consente ad RFI di rispettare gli impegni assunti e da assumere e di mantenere il tendenziale equilibrio economico e finanziario richiesto dal richiamato D.lgs. 188 del 2003.

Con riferimento a Trenitalia, le principali assunzioni, elaborate al fine di garantire alla società la continuità aziendale, sono così riassumibili:

- recupero di efficienza ed incremento di produttività attraverso interventi di razionalizzazione dei processi industriali e di sostanziale ridefinizione del modello di business trasportistico;
- incremento delle tariffe del trasporto passeggeri a media/lunga percorrenza a partire dal 2007;
- ripristino, sempre nel 2007, del livello di trasferimenti pubblici in conto esercizio ante Legge Finanziaria 2006 e progressivo allineamento degli stessi alla media europea;
- interventi a sostegno del trasporto combinato;
- supporto al capitale, sia in quanto necessario ai sensi di legge lungo la durata del piano, sia per la realizzazione del programma di investimenti destinati al miglioramento della qualità del materiale rotabile e della sicurezza.

Il piano prevede quindi le appropriate azioni individuate e ricadenti sotto il diretto controllo delle società operative – da effettuarsi con il coordinamento della Capogruppo – che dovranno, comunque, essere necessariamente supportate dall'intervento dello Stato secondo le modalità in precedenza indicate.

L'attuazione del suddetto piano, dopo un risultato 2006 considerevolmente negativo, prevede un progressivo miglioramento per riportare il Gruppo in condizioni di sostenibilità economica a livello di risultato operativo a partire dal 2010 e, in termini di risultato netto, dal 2012.

Pur nella difficile situazione di risorse finanziarie sopra richiamata, il Gruppo è comunque confidente di poter affrontare con successo le impegnative sfide gestionali che lo attendono per quanto riguarda:

- l'innalzamento dei livelli di sicurezza per i quali siamo già ai vertici europei;
- un ulteriore miglioramento del trend di puntualità riscontrato negli ultimi mesi sia nel trasporto regionale che in quello a media e lunga percorrenza ove siamo pervenuti ai massimi storici;
- l'avanzamento della riqualificazione delle stazioni;
- l'entrata in funzione di altre significative tratte dell'Alta Velocità/Alta Capacità;
- l'ampliamento del numero e della qualità dei servizi resi alla clientela.

Di Ferrovie dello Stato S.p.A.

Le previsioni sull'andamento economico della Capogruppo Ferrovie dello Stato S.p.A. per l'anno 2006 indicano, al netto delle eventuali svalutazioni delle proprie partecipazioni, il conseguimento di un sostanziale break-even economico.

Questo in presenza di valori di ricavi e di costi allineati al 2005 ed in assenza di proventi finanziari straordinari che hanno caratterizzato la gestione in anni precedenti.

PROPOSTA DI DESTINAZIONE DEL RISULTATO DELL'ESERCIZIO DI FERROVIE DELLO STATO S.p.A.

Il bilancio della società, chiuso al 31 dicembre 2005, evidenzia una perdita di € 544.270.722 per la quale si propone il rinvio a nuovo.

Roma, 26 Maggio 2006

Il Consiglio di Amministrazione

Il Presidente

Gruppo Ferrovie dello Stato

Progetto

Bilancio consolidato al 31 dicembre 2005

PAGINA BIANCA

(importi in euro)

STATO PATRIMONIALE ATTIVO	31.12.2005	31.12.2004	Differenze
A) CREDITI VERSO SOCI PER VERSAMENTI ANCORA DOVUTI	112.000	112.000	0
B) IMMOBILIZZAZIONI			
I. IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI			
1) Costi di impianto e di ampliamento	248.288	325.319	(77.031)
2) Costi di ricerca, di sviluppo e di pubblicità	22.020.835	20.627.186	1.393.649
3) Diritti di brevetto industriale e diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno	914.401	1.041.265	(126.864)
4) Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	154.051.607	143.668.741	10.382.866
5) Avviamento	413.487	476.846	(63.359)
6) Immobilizzazioni in corso e acconti	712.530.390	631.267.815	81.262.575
7) Altre	113.782.505	91.163.731	22.618.774
8) Differenza di consolidamento	6.448.552	0	6.448.552
Totale I	1.010.410.065	888.570.903	121.839.162
II. IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI			
1) Terreni, fabbricati e infrastruttura ferroviaria e portuale	45.185.122.151	44.708.625.783	476.496.368
2) Materiale rotabile, navi traghetto, impianti e macchinario	6.063.769.704	6.009.584.451	54.185.253
3) Attrezzature industriali e commerciali	199.792.429	189.075.338	10.717.091
4) Altri beni	117.056.192	117.585.943	(529.751)
5) Immobilizzazioni in corso e acconti	31.729.107.496	26.324.087.582	5.405.019.914
Totale II	83.294.847.972	77.348.959.097	5.945.888.875
III. IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE			
1) Partecipazioni in:			
a) Imprese controllate	282.558	1.649.949	(1.367.391)
b) Imprese collegate	259.683.201	235.826.811	23.856.390
d) Altre imprese	190.555.626	195.419.362	(4.863.736)
Totale 1)	450.521.385	432.896.122	17.625.263
2) Crediti:			
b) verso imprese collegate			
- esigibili entro l'esercizio successivo	0	1.115.000	(1.115.000)
- esigibili oltre l'esercizio successivo	0	0	0
	0	1.115.000	(1.115.000)
d) verso altri			
- esigibili entro l'esercizio successivo	3.136.152	2.552.372	583.780
- esigibili oltre l'esercizio successivo	198.183.728	55.176.805	143.006.923
	201.319.880	57.729.177	143.590.703
Totale 2)	201.319.880	58.844.177	142.475.703
3) Altri titoli	790.531	0	790.531
Totale III	652.631.796	491.740.299	160.891.497
Totale B) Immobilizzazioni	**84.957.889.833**	**78.729.270.299**	**6.228.619.534**
C) ATTIVO CIRCOLANTE			
I. RIMANENZE			
1) Materie prime, sussidiarie e di consumo	819.889.510	878.732.425	(58.842.915)
2) Prodotti in corso di lavorazione e semilavorati	0	1.563.101	(1.563.101)
3) Lavori in corso su ordinazione	34.984.343	22.236.573	12.747.770
4) Prodotti finiti e merci	122.810	139.500	(16.690)
5) Acconti	3.856.011	5.333.157	(1.477.146)
6) Cespiti radiati da alienare	40.895.120	13.239.673	27.655.447
7) Immobili e terreni trading	806.417.004	1.233.706.510	(427.289.506)
Totale I	1.706.164.798	2.154.950.939	(448.786.141)

(importi in euro)

STATO PATRIMONIALE ATTIVO	31.12.2005	31.12.2004	Differenze
II. CREDITI			
1) Verso clienti			
- esigibili entro l'esercizio successivo	1.623.375.275	1.503.078.385	120.296.890
- esigibili oltre l'esercizio successivo	63.516.673	366.596.392	(303.079.719)
	1.686.891.948	1.869.674.777	(182.782.829)
2) Verso imprese controllate			
- esigibili entro l'esercizio successivo	5.862.538	6.408.370	(545.832)
- esigibili oltre l'esercizio successivo	0	0	0
	5.862.538	6.408.370	(545.832)
3) Verso imprese collegate			
- esigibili entro l'esercizio successivo	59.784.035	51.350.583	8.433.452
- esigibili oltre l'esercizio successivo	5.520.052	5.433.875	86.177
	65.304.087	56.784.458	8.519.629
4 bis) Crediti tributari			
- esigibili entro l'esercizio successivo	1.392.050.134	1.833.711.859	(441.661.725)
- esigibili oltre l'esercizio successivo	2.496.407.339	1.252.037.349	1.244.369.990
	3.888.457.473	3.085.749.208	802.708.265
4 ter) Imposte anticipate			
- esigibili entro l'esercizio successivo	4.745.533	4.929.922	(184.389)
- esigibili oltre l'esercizio successivo	5.120.285	3.754.038	1.366.247
	9.865.818	8.683.960	1.181.858
5) Verso altri			
- esigibili entro l'esercizio successivo	3.795.918.529	3.736.388.796	59.529.733
- esigibili oltre l'esercizio successivo	10.959.543	12.610.183	(1.650.640)
	3.806.878.072	3.748.998.979	57.879.093
Totale II	9.463.259.936	8.776.299.752	686.960.184
III. ATTIVITÀ FINANZIARIE CHE NON COSTITUISCONO IMMOBILIZZAZIONI			
1) Partecipazioni in imprese controllate	0	0	0
2) Partecipazioni in imprese collegate	0	840.000	(840.000)
4) Altre partecipazioni	274	274	0
6) Altri titoli	12.109.871	12.126.935	(17.064)
Totale III	12.110.145	12.967.209	(857.064)
IV. DISPONIBILITÀ LIQUIDE			
1) Depositi bancari e postali	1.032.753.304	780.100.815	252.652.489
2) Assegni	734.615	3.849.001	(3.114.386)
3) Denaro e valori in cassa	55.636.951	40.710.559	14.926.392
4) Conti correnti di Tesoreria	393.014.290	1.224.923.722	(831.909.432)
Totale IV	1.482.139.160	2.049.584.097	(567.444.937)
Totale C) Attivo circolante	**12.663.674.039**	**12.993.801.997**	**(330.127.958)**
D) RATEI E RISCONTI			
I. DISAGGI SUI PRESTITI	58.842.177	62.569.104	(3.726.927)
II. ALTRI RATEI E RISCONTI	14.973.695	32.501.734	(17.528.039)
Totale D) Ratei e risconti	**73.815.872**	**95.070.838**	**(21.254.966)**
TOTALE ATTIVO (A+B+C+D)	**97.695.491.744**	**91.818.255.134**	**5.877.236.610**

(importi in euro)

STATO PATRIMONIALE PASSIVO	31.12.2005	31.12.2004	Differenze
A) PATRIMONIO NETTO			
I. CAPITALE	38.790.425.485	35.784.870.557	3.005.554.928
II. RISERVA DA SOVRAPREZZO DELLE AZIONI		0	0
III. RISERVE DI RIVALUTAZIONE		0	0
IV. RISERVA LEGALE	10.423.539	10.423.539	0
V. RISERVE STATUTARIE	0	0	0
VI. RISERVA PER AZIONI PROPRIE IN PORTAFOGLIO	0	0	0
VII. ALTRE RISERVE			
1. Contributi della U.E., di Enti pubblici e di terzi per incrementi patrimoniali	2.711.971	2.711.971	0
2. Versamenti in conto futuri aumenti di capitale	0	0	0
3. Riserva straordinaria	27.896.982	27.896.982	0
4. Altre riserve			
- Riserva di consolidamento	2.052.392	1.505.191	547.201
- Riserva da differenze di traduzione	1.305.987	1.687.316	(381.329)
Totale VII	**33.967.332**	**33.801.460**	**165.872**
VIII. UTILI (PERDITE) PORTATI A NUOVO	80.100.221	211.935.332	(131.835.111)
IX. UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO	(472.202.683)	(131.643.222)	(340.559.461)
Patrimonio netto di gruppo	**38.442.713.894**	**35.909.387.666**	**2.533.326.228**
Capitale e riserve di terzi	**89.347.775**	**82.205.145**	**7.142.630**
Utile (Perdita) di terzi	**7.221.997**	**6.963.034**	**258.963**
Totale A) Patrimonio Netto	**38.539.283.666**	**35.998.555.845**	**2.540.727.821**
B) FONDI PER RISCHI E ONERI			
1) Per trattamento di quiescenza e obblighi simili	2.722.403	2.802.425	(80.022)
2) Per imposte, anche differite	48.337.431	3.662.935	44.674.496
3) Fondo ristrutturazione industriale	59.368.669	120.130.813	(60.762.144)
4) Fondo ristrutturazione ex lege 448/98 e relativo fondo integrativo	22.487.937.318	23.403.287.059	(915.349.741)
5) Fondo rettifica valore cespiti	0	728.684.255	(728.684.255)
6) Fondo manutenzione ordinaria ed interessi intercalari	4.243.191.538	4.243.191.538	0
7) Altri	1.923.899.095	2.024.601.602	(100.702.507)
Totale B) Fondi per rischi e oneri	**28.765.456.454**	**30.526.360.627**	**(1.760.904.173)**
C) TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO	**3.258.174.652**	**3.230.601.557**	**27.573.095**
D) DEBITI			
1) Obbligazioni			
- esigibili entro l'esercizio successivo	0	0	0
- esigibili oltre l'esercizio successivo	1.492.400.000	892.400.000	600.000.000
	1.492.400.000	892.400.000	600.000.000
3) Debiti verso soci per finanziamenti			
- esigibili entro l'esercizio successivo	73.541	316.203	(242.662)
- esigibili oltre l'esercizio successivo	3.050	0	3.050
	76.591	316.203	(239.612)
4) Debiti verso banche			
- esigibili entro l'esercizio successivo	1.209.699.839	1.282.204.896	(72.505.057)
- esigibili oltre l'esercizio successivo	4.907.645.338	7.333.183.542	(2.425.538.204)
	6.117.345.177	8.615.388.438	(2.498.043.261)
5) Debiti verso altri finanziatori			
- esigibili entro l'esercizio successivo	64.191.134	20.731.402	43.459.732
- esigibili oltre l'esercizio successivo	12.638.228.333	6.473.511.263	6.164.717.070
	12.702.419.467	6.494.242.665	6.208.176.802
6) Acconti			
- esigibili entro l'esercizio successivo	451.526.436	102.774.864	348.751.572
- esigibili oltre l'esercizio successivo	25.855.898	0	25.855.898
	477.382.334	102.774.864	374.607.470

(importi in euro)

STATO PATRIMONIALE PASSIVO	31.12.2005	31.12.2004	Differenze
7) Debiti verso fornitori			
- esigibili entro l'esercizio successivo	3.695.271.976	3.466.971.434	228.300.542
- esigibili oltre l'esercizio successivo	0	0	0
	3.695.271.976	3.466.971.434	228.300.542
9) Debiti verso imprese controllate			
- esigibili entro l'esercizio successivo	6.712	2.857	3.855
- esigibili oltre l'esercizio successivo	0	0	0
	6.712	2.857	3.855
10) Debiti verso imprese collegate			
- esigibili entro l'esercizio successivo	158.104.241	124.116.212	33.988.029
- esigibili oltre l'esercizio successivo	0	0	0
	158.104.241	124.116.212	33.988.029
12) Debiti tributari			
- esigibili entro l'esercizio successivo	144.606.901	171.930.962	(27.324.061)
- esigibili oltre l'esercizio successivo	0	0	0
	144.606.901	171.930.962	(27.324.061)
13) Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale			
- esigibili entro l'esercizio successivo	305.274.079	313.697.824	(8.423.745)
- esigibili oltre l'esercizio successivo	108.455.603	114.480.934	(6.025.331)
	413.729.682	428.178.758	(14.449.076)
14) Altri debiti			
- esigibili entro l'esercizio successivo	1.266.632.560	1.189.695.342	76.937.218
- esigibili oltre l'esercizio successivo	18.890.601	13.132.738	5.757.863
	1.285.523.161	1.202.828.080	82.695.081
Totale D) Debiti	**26.486.866.242**	**21.499.150.473**	**4.987.715.769**
E) RATEI E RISCONTI			
I. AGGI SUI PRESTITI	114.915.558	24.648.180	90.267.378
II. ALTRI RATEI E RISCONTI	530.795.172	538.693.177	(7.898.005)
Totale E) Ratei e risconti	**645.710.730**	**563.341.357**	**82.369.373**
TOTALE PASSIVO (A+B+C+D+E)	**97.695.491.744**	**91.818.009.859**	**5.877.481.885**

(importi in euro)

CONTI D'ORDINE		31.12.2005	31.12.2004	Differenze
1. RISCHI				
1.1	Fidejussioni	2.011.521.747	1.069.710.900	941.810.847
1.2	Avalli	5.164.569	5.164.569	0
1.3	Altre garanzie personali	14.719.642	12.422.582	2.297.060
1.4	Altre garanzie reali	1.492.400.000	892.400.000	600.000.000
1.5	Altri rischi	591.978	1.065.408	(473.430)
	Totale 1	**3.524.397.936**	**1.980.763.459**	**1.543.634.477**
2. IMPEGNI				
2.1	Titoli in consegna	0	194.443	(194.443)
2.2	Beni in leasing	991.061	422.000	569.061
2.3	Altri impegni	7.215.579.300	9.136.247.921	(1.920.668.621)
	Totale 2	**7.216.570.361**	**9.136.864.364**	**(1.920.294.003)**
3. BENI DI TERZI IN CONSEGNA				
3.1	Materiale rotabile in proprietà di Eurofima a garanzia prestiti	320.283.012	324.358.244	(4.075.232)
3.2	Altri beni di terzi	46.603.924	46.750.092	(146.168)
	Totale 3	**366.886.936**	**371.108.336**	**(4.221.400)**
4. ALTRI CONTI D'ORDINE				
4.1	Fonti di finanziamento previste nel contratto di programma e contributi diversi per investimenti da realizzare	**24.552.263.000**	**22.257.164.000**	**2.295.099.000**
4.1.1	Somme da ricevere dallo Stato	19.362.000.000	16.609.000.000	2.753.000.000
4.1.2	Somme residue a fine esercizio per finanziamenti ricevuti e non ancora spesi	5.190.263.000	5.648.164.000	(457.901.000)
4.2	Fondo di solidarietà	21.045.857	19.532.635	1.513.222
4.3	Altri	14.242.762	9.364.641	4.878.121
	Totale 4	**24.587.551.619**	**22.286.061.276**	**2.301.490.343**
	TOTALE CONTI D'ORDINE	**35.695.406.852**	**33.774.797.435**	**1.920.609.417**

(importi in euro)

CONTO ECONOMICO	2005	2004	Differenze
A) VALORE DELLA PRODUZIONE			
1) RICAVI DELLE VENDITE E DELLE PRESTAZIONI			
a) prodotti del traffico viaggiatori			
- clientela ordinaria	2.325.110.464	2.285.282.424	39.828.040
- contratto di servizio pubblico con Enti pubblici territoriali	1.331.155.422	1.311.429.547	19.725.875
b) prodotti del traffico merci e poste	862.506.362	834.527.189	27.979.173
c) contratto di servizio pubblico con lo Stato	480.563.145	480.563.145	0
d) altri ricavi delle vendite e delle prestazioni	245.863.338	239.372.941	6.490.397
Totale 1)	5.245.198.731	5.151.175.246	94.023.485
2) VARIAZIONI DELLE RIMANENZE DI PRODOTTI IN CORSO DI LAVORAZIONE, SEMILAVORATI E FINITI	(219.679.369)	(166.365.964)	(53.313.405)
3) VARIAZIONE DEI LAVORI IN CORSO SU ORDINAZIONE	11.176.806	8.196.181	2.980.625
4) INCREMENTI DI IMMOBILIZZAZIONI PER LAVORI INTERNI	1.651.038.244	1.462.334.713	188.703.531
5) ALTRI RICAVI E PROVENTI			
a) contributi in conto esercizio			
- Contratto di Programma	1.289.100.000	1.304.000.000	(14.900.000)
- altri	57.010.211	21.415.545	35.594.666
b) utilizzo Fondo ristrutturazione ex lege 448/98 e relativo fondo integrativo	958.705.736	1.830.781.759	(872.076.023)
c) altri ricavi e proventi	1.086.936.386	856.867.095	230.069.291
Totale 5)	3.391.752.333	4.013.064.399	(621.312.066)
Totale A) Valore della produzione	**10.079.486.745**	**10.468.404.575**	**(388.917.830)**
B) COSTI DELLA PRODUZIONE			
6) PER MATERIE PRIME, SUSSIDIARIE, DI CONSUMO E DI MERCI	1.147.868.882	750.680.577	397.188.305
7) PER SERVIZI	2.064.369.278	1.741.798.659	322.570.619
8) PER GODIMENTO DI BENI DI TERZI	118.784.597	126.695.538	(7.910.941)
9) PER IL PERSONALE			
a) salari e stipendi	3.405.905.064	3.308.558.772	97.346.292
b) oneri sociali	844.359.860	844.046.640	313.220
c) trattamento di fine rapporto	314.091.148	311.576.130	2.515.018
e) altri costi	28.693.640	6.301.853	22.391.787
Totale 9)	4.593.049.712	4.470.483.395	122.566.317
10) AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI			
a) ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	89.879.685	78.034.883	11.844.802
b) ammortamento delle immobilizzazioni materiali	1.363.484.776	2.482.651.841	(1.119.167.065)
c) altre svalutazioni delle immobilizzazioni	799.538	4.603.215	(3.803.677)
d) svalutazione dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilità liquide	21.709.006	24.097.290	(2.388.284)
Totale 10)	1.475.873.005	2.589.387.229	(1.113.514.224)
11) VARIAZIONI DELLE RIMANENZE DI MATERIE PRIME, SUSSIDIARIE, DI CONSUMO E MERCI	56.397.050	(36.772.348)	93.169.398
12) ACCANTONAMENTI PER RISCHI	151.496.781	184.532.630	(33.035.849)
13) ALTRI ACCANTONAMENTI	26.371.660	10.515.950	15.855.710
14) ONERI DIVERSI DI GESTIONE	126.047.882	89.562.079	36.485.803
Totale B) Costi della produzione	**9.760.258.847**	**9.926.883.709**	**(166.624.862)**
Differenza tra valore e costi della produzione (A-B)	**319.227.898**	**541.520.866**	**(222.292.968)**

(importi in euro)

CONTO ECONOMICO	2005	2004	Differenze
C) PROVENTI E ONERI FINANZIARI			
15) PROVENTI DA PARTECIPAZIONI			
- in imprese controllate e collegate	0	237.027	(237.027)
- in altre imprese	2.118.166	1.832.290	285.876
Totale 15)	2.118.166	2.069.317	48.849
16) ALTRI PROVENTI FINANZIARI			
a) da crediti iscritti nelle immobilizzazioni:			
- da imprese controllate e collegate	0	29.480	(29.480)
- da altri	14.515	3.568	10.947
Totale a)	14.515	33.048	(18.533)
c) da titoli iscritti all'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni	299.524	291.089	8.435
d) proventi diversi dai precedenti:			
- da imprese controllate e collegate	514.560	770.448	(255.888)
- da altri	125.927.198	124.334.035	1.593.163
Totale d)	126.441.758	125.104.483	1.337.275
Totale 16)	126.755.797	125.428.620	1.327.177
17) INTERESSI ED ALTRI ONERI FINANZIARI			
- verso imprese controllate e collegate	583.135	362.452	220.683
- verso altri			
- su debiti obbligazionari	21.960.518	9.715.565	12.244.953
- su debiti verso Istituti finanziari	747.232.161	599.828.602	147.403.559
- oneri finanziari diversi	23.596.782	20.495.254	3.101.528
Totale 17)	793.372.596	630.401.873	162.970.723
17 bis) Utili e (perdite) su cambi	1.508.819	(39.141.295)	40.650.114
Totale C) Proventi e oneri finanziari	**(662.989.814)**	**(542.045.231)**	**(120.944.583)**
D) RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITÀ FINANZIARIE			
18) RIVALUTAZIONI			
a) di partecipazioni	11.524.794	24.718.863	(13.194.069)
19) SVALUTAZIONI			
a) di partecipazioni	4.707.795	5.249.531	(541.736)
Totale D) Rettifiche di valore di attività finanziarie	**6.816.999**	**19.469.332**	**(12.652.333)**

(importi in euro)

CONTO ECONOMICO	2005	2004	Differenze
E) PROVENTI E ONERI STRAORDINARI			
20) PROVENTI STRAORDINARI			
a) plusvalenze da alienazioni	3.837.708	566.346	3.271.362
c) contributi per ristrutturazione industriale (esodi anticipati)	95.602.892	39.481.341	56.121.551
d) altri proventi	142.290.367	173.064.819	(30.774.452)
Totale 20)	241.730.967	213.112.506	28.618.461
21) ONERI STRAORDINARI			
a) minusvalenze da alienazioni	7.671.634	51.283.196	(43.611.562)
b) imposte relative ad esercizi precedenti	16.402.103	6.719.042	9.683.061
c) costi per esodi anticipati	95.602.892	39.964.041	55.638.851
e) altri oneri	79.805.688	80.243.263	(437.575)
Totale 21)	199.482.317	178.209.542	21.272.775
Totale E) Proventi e oneri straordinari	**42.248.650**	**34.902.964**	**7.345.686**
Risultato prima delle imposte (A-B+/-C+/-D+/-E)	**(294.696.267)**	**53.847.931**	**(348.544.198)**
22) IMPOSTE SUL REDDITO DELL'ESERCIZIO CORRENTI, DIFFERITE E ANTICIPATE			
a) imposte correnti	168.266.517	175.323.046	(7.056.529)
b) imposte differite e anticipate	2.017.901	3.205.073	(1.187.172)
Totale 22)	170.284.418	178.528.119	(8.243.701)
Utile (perdita) dell'esercizio	**(464.980.685)**	**(124.680.188)**	**(340.300.497)**
(UTILE) PERDITA DI PERTINENZA DI TERZI	**(7.221.997)**	**(6.963.034)**	**(258.963)**
UTILE (PERDITA) DI PERTINENZA DEL GRUPPO	**(472.202.683)**	**(131.643.222)**	**(340.559.461)**

Nota Integrativa al progetto di bilancio consolidato al 31 dicembre 2005

PAGINA BIANCA

SEZIONE 1

Contenuto e forma del bilancio consolidato

Il bilancio consolidato chiuso al 31 dicembre 2005 è costituito da Stato Patrimoniale, Conto Economico e Nota Integrativa; in allegato a quest'ultima è riportato il Rendiconto Finanziario.

Come noto, il bilancio consolidato permette di esaminare la situazione patrimoniale, economica e finanziaria di tutte le imprese che, sottoposte ad un regime di controllo diretto ed indiretto da parte della Capogruppo, rientrano nella cosiddetta area di consolidamento. A tal fine, oltre agli schemi in precedenza indicati, si riporta il prospetto di raccordo tra patrimonio netto e risultato della controllante e patrimonio netto e risultato di esercizio consolidato.

Per quanto riguarda ulteriori dati sui fatti di rilievo avvenuti nel corso dell'esercizio e dopo la chiusura dello stesso e per le indagini giudiziarie in corso, si fa rinvio a quanto indicato nella Relazione sulla Gestione.

I prospetti contabili sono espressi in unità di euro, mentre gli importi inclusi nella nota integrativa sono espressi in migliaia di euro, ove non altrimenti indicato.

Si informa che la società PricewaterhouseCoopers S.p.A. esercita il controllo contabile ai sensi dell'art. 2409 – bis del Codice Civile.

Criteri generali

Il bilancio consolidato è redatto sulla base dei bilanci al 31 dicembre 2005 della Capogruppo e delle imprese rientranti nell'area di consolidamento, indicate nell'allegato 1, già approvati dalle rispettive Assemblee degli azionisti, o, se non ancora approvati, predisposti dai rispettivi Consigli di Amministrazione, opportunamente riclassificati, ove necessario, per uniformarli ai criteri di valutazione e di esposizione adottati dalla controllante.

Area di consolidamento

Il bilancio consolidato del Gruppo include i bilanci della Capogruppo e delle società nelle quali la Capogruppo detiene, direttamente o indirettamente, la maggioranza del capitale sociale, ovvero esercita un'influenza dominante nell'assemblea ordinaria delle stesse.

Le imprese incluse nell'area di consolidamento sono consolidate con il metodo integrale, che viene più avanti dettagliatamente descritto.

Variazioni area di consolidamento

Si segnala che nell'esercizio 2005 sono entrate a far parte dell'area di consolidamento le società:

- Grandi Stazioni Ceska Republika, detenuta al 51% da Grandi Stazioni S.p.A. divenuta operativa a partire dal corrente esercizio. La società ha per scopo la gestione dei contratti con le Ferrovie Ceche, relativamente alla riqualificazione e gestione delle stazioni di Praga Centrale, Marianske Lazne e Karlovy Vary;

- TX Logistik AG a seguito dell'acquisto del pacchetto di maggioranza da parte di Trenitalia (dal 15% al 51%). La società ha per scopo l'acquisizione di partecipazioni in società che svolgono attività di sviluppo, esercizio e commercializzazione di soluzioni logistiche e trasporto ferroviario. Essendo la società una sub-holding sono entrate nell'area di consolidamento anche le proprie controllate, possedute integralmente e, precisamente:

  - TX Service Management
  - TX Logistik Austria
  - TX Logistik Svizzera
  - TX Logistik Svezia
  - TX Consulting

Metodi di consolidamento

Il consolidamento con il metodo dell'integrazione globale si può così sintetizzare:

- assunzione delle attività, delle passività, dei costi e dei ricavi delle imprese consolidate;

- eliminazione del valore di carico delle partecipazioni incluse nell'area di consolidamento a fronte del relativo patrimonio netto, all'atto del primo consolidamento. Le eventuali differenze sono imputate nel bilancio consolidato, ove possibile, agli elementi dell'attivo e del passivo. L'eventuale residuo, se negativo, viene iscritto nella voce del patrimonio netto denominata "Riserva di consolidamento", ovvero, quando esso sia dovuto a previsioni di risultati economici sfavorevoli, è iscritto in un'apposita voce denominata "Fondo di consolidamento per rischi ed oneri"; se positivo, viene iscritto nella voce denominata "Differenza di consolidamento" ovvero, qualora se ne presentino i presupposti, viene portato in diretta diminuzione della riserva di consolidamento fino a concorrenza della stessa. Il valore della "Differenza di consolidamento" viene ammortizzato in un periodo di cinque esercizi, ovvero, se ne ricorrono le condizioni, in un periodo di durata superiore espressamente motivato in nota integrativa;

- elisione dei debiti e dei crediti intercorrenti fra le imprese incluse nell'area di consolidamento;

- elisione delle partite di costo e di ricavo intercorse fra le imprese consolidate;
- eliminazione degli utili e delle perdite derivanti da operazioni tra imprese consolidate che non si siano realizzati attraverso successivi scambi con terze parti, relative a cessioni di beni che permangono come rimanenze o immobilizzazioni presso l'impresa acquirente;
- rilevazione degli effetti fiscali delle operazioni di consolidamento.

Le società collegate sulle quali la Capogruppo esercita, direttamente o indirettamente, un'influenza significativa o detiene una quota di capitale sociale tra il 20% (10% per le società con azioni quotate in borsa) e il 50% sono valutate con il metodo del patrimonio netto. L'elenco di queste società è riportato nell'allegato 2.

Relativamente alle società valutate con il metodo del patrimonio netto, l'eventuale maggior valore di carico rispetto alla corrispondente frazione del patrimonio netto della partecipata, manifestatosi al momento della prima applicazione di tale metodo, rimane iscritto nella voce "Partecipazioni" e viene ammortizzato in relazione alla natura del bene cui tale differenza si riferisce. Con specifico riferimento alla differenza attribuibile ad avviamento, essa viene ammortizzata in un periodo di cinque esercizi, ovvero, se ne ricorrono le condizioni, in un periodo di durata superiore espressamente indicato in nota integrativa.

Le partecipazioni assoggettate a liquidazione, ed escluse dall'area di consolidamento, sono iscritte al valore di carico riveniente dall'ultimo consolidamento, rettificato per tenere conto delle eventuali minusvalenze emergenti dai relativi bilanci intermedi di liquidazione.

Moneta di conto

Il bilancio consolidato è redatto in euro.

Bilanci in valuta

I bilanci espressi in moneta diversa da quella di conto sono convertiti con il metodo del cambio corrente.

In base a tale criterio le voci di bilancio sono state convertite come segue:

- Attività e passività: ai cambi a fine anno
- Costi e ricavi: ai cambi medi dell'anno
- Patrimonio netto: ai cambi storici di formazione.

Le differenze di conversione così originatesi vengono portate in aumento o in diminuzione del patrimonio netto mediante accredito o addebito ad un'apposita voce denominata "Riserva da differenze di traduzione".

Criteri di valutazione

I criteri di valutazione sono determinati in conformità delle disposizioni del codice civile e del D.Lgs.127/91, senza operare alcuna deroga, e sono conformi a quelli applicati per la redazione del bilancio consolidato del precedente esercizio. Tali criteri sono quelli utilizzati nel bilancio di esercizio della Capogruppo e nel seguito esposti, ad eccezione di quanto segue:

Partecipazioni

Le partecipazioni in imprese controllate non consolidate e collegate sono valutate secondo quanto illustrato nell'ambito dei "Metodi di consolidamento".

Beni in locazione finanziaria

I beni in locazione finanziaria sono iscritti secondo il cosiddetto "metodo finanziario", previsto dal principio contabile internazionale IAS n. 17, recepito dai principi contabili emanati dai Consigli Nazionali dei Dottori Commercialisti e dei Ragionieri (Documento n.17).

SEZIONE 2

Criteri di redazione del bilancio consolidato e criteri di valutazione di Gruppo

a) Criteri di redazione

Il bilancio consolidato è stato redatto in ottemperanza alle disposizioni di legge, integrate dai principi contabili nazionali e, in mancanza, dai principi contabili internazionali (IFRS).

Le riclassifiche operate al 31 dicembre 2005 in alcune voci, volte a meglio rappresentare la situazione patrimoniale, finanziaria ed economica della società, sono state effettuate anche sui corrispondenti valori dell'esercizio precedente, ai sensi del comma 5 art. 2423 ter del codice civile. Nei commenti alle singole voci di bilancio, contenuti nella successiva Sezione 3, è puntualmente indicato il valore delle singole riclassifiche effettuate sui saldi 2004.

In aderenza al disposto dell'art. 32 del D.Lgs. 127/91 la struttura ed il contenuto dello Stato Patrimoniale e del Conto Economico consolidati sono quelli prescritti per il bilancio d'esercizio delle imprese incluse nel consolidamento. In presenza di una diversa disciplina, il bilancio delle società controllate viene riclassificato, per fornire una visione più chiara della situazione economica, patrimoniale e finanziaria del Gruppo.

b) Criteri di valutazione di Gruppo

Immobilizzazioni immateriali

Sono iscritte al costo di acquisto o produzione interna comprensivo degli oneri accessori imputabili e sono esposte al netto delle quote di ammortamento, calcolate in misura costante in funzione della residua possibilità di utilizzazione del bene.

Le immobilizzazioni immateriali che, alla data di chiusura dell'esercizio, risultino durevolmente di valore inferiore a quello di iscrizione in bilancio sono iscritte a tale minor valore.

Qualora vengano meno le cause che hanno generato le svalutazioni, i valori delle immobilizzazioni sono ripristinati nei limiti delle svalutazioni effettuate e tenendo conto degli ammortamenti maturati. Il ripristino di valore non è effettuato per l'avviamento e per i costi pluriennali.

Le rivalutazioni sono effettuate in ottemperanza alle leggi speciali, generali o di settore.

I costi di impianto e di ampliamento, di ricerca, sviluppo e pubblicità, se di accertata utilità pluriennale, sono capitalizzati previo consenso del Collegio Sindacale.

L'avviamento, se acquisito a titolo oneroso, è iscritto, se si prevede la possibilità di recupero attraverso redditi futuri generati dalla stessa azienda (o ramo d'azienda), con il consenso del Collegio Sindacale e nei limiti del solo costo sostenuto.

I costi e le spese pluriennali vengono ammortizzati in cinque anni; gli oneri accessori sostenuti per l'emissione di prestiti obbligazionari sono ammortizzati nel periodo di durata del prestito.

Immobilizzazioni materiali

Le immobilizzazioni materiali sono iscritte al costo di acquisto o di costruzione interna comprensivo degli oneri accessori imputabili, al netto degli ammortamenti.

Le immobilizzazioni materiali che, alla data di chiusura dell'esercizio, risultino durevolmente di valore inferiore a quello di iscrizione in bilancio sono iscritte a tale minor valore. Qualora vengano meno le cause che hanno generato le svalutazioni, i valori delle immobilizzazioni sono ripristinati nei limiti delle svalutazioni effettuate e tenendo conto degli ammortamenti maturati.

Le rivalutazioni sono effettuate in ottemperanza alle leggi speciali, generali, o di settore.

Gli ammortamenti sono calcolati in modo sistematico e costante sulla base delle aliquote ritenute rappresentative della vita utile economico-tecnica stimata dei cespiti. Nell'anno di acquisizione o di costruzione è applicata un'aliquota pari al 50% dell'aliquota ordinaria, salvo per gli immobili (terreni, fabbricati ed infrastruttura ferroviaria e portuale) ai quali si applica sempre l'aliquota ordinaria.

In particolare, nel corso del 2005, RFI S.p.A. ha ritenuto ragionevole modificare, per quanto riguarda i cespiti infrastrutturali, la durata di vita utile e, conseguentemente, l'aliquota applicata ai fini dell'ammortamento. Tale modifica è stata indotta:

- da una parte, dal completo dispiegarsi degli effetti della reingegnerizzazione dei processi investimenti e cespiti, che hanno evidenziato la necessità di un adeguamento della vita utile alla nuova realtà indotta dai mutamenti tecnologici e dalle nuove tecniche di manutenzione/rinnovo;

- dall'altra, dall'emanazione, in data 14 settembre 2005, da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con il Ministero dell'Interno e con il Capo del Dipartimento della Protezione Civile, di un decreto sulle "Norme tecniche per le costruzioni" (pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 222 del 23 settembre 2005 – Supplemento Ordinario n. 159). Con tale Decreto sono state approvate le norme tecniche per le costruzioni, e, per tipologia di struttura, sono state definiti i periodi di vita utile delle

strutture, con particolare riferimento alle costruzioni, comprensive delle reti viarie e ferroviarie.

Sulla base delle considerazioni di cui sopra, è stato attivato uno specifico gruppo di lavoro all'interno della Società, che ha provveduto a redigere le necessarie relazioni tecniche che sono state prese a base per la rideterminazione della vita utile dei cespiti, con particolare riferimento a quelli di tipo infrastrutturale.

L'effetto risultante da tale variazione nell'esercizio 2005 nel calcolo degli ammortamenti rispetto alle aliquote precedenti è evidenziato nella specifica parte di Nota Integrativa.

Le aliquote di ammortamento utilizzate sono le seguenti:

Terreni e fabbricati	
Terreni patrimoniali	0%
Fabbricati civili strumentali	1% - 2%
Fabbricati industriali	1% - 2%
Fabbricati civili non strumentali	1,5%
Parcheggi	1,5%
Infrastrutture ferroviarie e portuali	
Terreni strumentali	0, %
Corpo stradale:	
- ponti, viadotti, marciapiedi, pensiline, sottopassi, cavalcavia,ecc	1, %
- rilevati, trincee, opere difesa e sostegno e gallerie	0,5%
Impianti di trazione elettrica :	
- linee di contatto su binari di corsa e linee primarie	3,3%
- linee di contatto su binari secondari	2,5%
- SSE – cabine TE – centri di interconnessione	2,9%
- altre linee di alimentazione	4%
Sovrastruttura linea:	
- binari di corsa	2,9%
- binari secondari	2%
- scambi	3,2%
- migliorie su binario scambi di terzi	3,3%
Impianti di sicurezza e segnalamento:	
- centrali, apparati centrali, sistemi di distanziamento	3,3%
- RTB, RCM, RTR, impianti smistamento autom. con frenatura carri	6,7%
- SCTM – sistema ripetizione segnali	5%
- passaggi a livello	6%
Impianti di telecomunicazione e telematici	5%
Impianti di illuminazione:	
- impianti di illuminazione e forza motrice	9%
- altri impianti di illuminazione	4%
Impianti idrici e acquedotti	2,5%
Impianti fissi di magazzino	5%
Meccanismi fissi e speciali	5%-6%
Impianti fissi per navi traghetto	0,5%
Scorta tecnica per impianti tecnologici	6%
Scorta tecnica per impianti di armamento	2%
Materiale rotabile e navi traghetto	
Materiale rotabile di nuova acquisizione	4%
Materiale rotabile da compravendita ramo d'azienda	5%
Manutenzione incrementativa (grandi interventi e revamping)	5,5%
Scorta tecnica per materiale rotabile	5, %
Scorta tecnica per materiale rotabile da compravendita ramo d'azienda	7,5%

Navi traghetto	5%
Scorta tecnica per navi traghetto	7,5%
Impianti industriali	
Macchinari e tecnologie d'officina	10%
Impianti fissi magazzini industriali serbatoi	4%
Magazzini industriali	2%
Attrezzatura industriale	
Mezzi circolanti su strada	7,5%
Macchinari e attrezzatura	10%
Mezzi di carico	10%
Impianti di comunicazione	20%-25%
Altri beni	
Autoveicoli	20% e 25%
Mobili e arredi	12%
Macchine d'ufficio ordinarie	12%
Macchine d'ufficio elettroniche	20%
Telefoni cellulari	20%
Impianti specifici mense e ferrotel	12%
Attrezzature mense e ferrotel	25%
Impianti generici mense e ferrotel	8%
Attrezzatura varia e minuta	12%
Apparecchiatura sanitaria	12,5%

Per i beni di RFI S.p.A. oggetto di rivalutazione, ai sensi dell'art. 55 della legge 449/97, l'ammortamento sulla quota relativa alla rivalutazione è stato calcolato con riferimento al residuo della vita utile del singolo bene.

Le spese di manutenzione vengono imputate al conto economico quando sostenute, salvo quelle aventi natura incrementativa dei beni, che vengono capitalizzate.

A questo proposito si precisa che, come descritto nella Relazione sulla gestione, in aderenza alla prassi internazionale e tenuto conto della ristrutturazione del comparto manutentivo effettuata nell'esercizio da Trenitalia S.p.A., i costi per manutenzioni cicliche del materiale rotabile, a partire dall'esercizio in corso, non sono stati più capitalizzati.

La scelta operata non ha avuto effetti significativi sul risultato d'esercizio in quanto l'incremento del valore di carico del materiale rotabile per gli oneri manutentivi ha trovato copertura nel residuo Fondo rettifica valore cespiti iscritto, a suo tempo al passivo, in sede di acquisizione del ramo d'azienda "Trasporto" attribuendo una parte del "Badwill" a fronte di una prevista scarsa redditività del parco rotabili, e riclassificato, quest'anno, tra i fondi ammortamento del materiale rotabile.

Sulla base di quanto sopra descritto, le uniche manutenzioni aventi natura incrementativa, che vengono pertanto capitalizzate, sono quelle relative ai cosiddetti interventi di "revamping" tesi a modificare la destinazione d'uso dei rotabili o a potenziarne le prestazioni in misura sostanziale.

I costi per lavori di manutenzione programmati periodicamente sul materiale rotabile di pertinenza dell'attività di gestione dell'infrastruttura dalla società RFI S.p.A. vengono capitalizzati e ammortizzati in funzione del periodo intercorrente tra una manutenzione e l'altra.

Nelle immobilizzazioni materiali sono comprese le scorte tecniche che sono valutate ed ammortizzate con gli stessi criteri dei cespiti cui afferiscono.

Sono altresì compresi i beni in locazione finanziaria, iscritti, come indicato in precedenza, secondo il metodo "finanziario".

Le immobilizzazioni materiali non più utilizzate, destinate all'alienazione, cessione o distruzione sono riclassificate all'attivo circolante alla voce rimanenze, ed iscritte al minore tra il valore netto contabile e il presumibile valore netto di realizzo.

Immobilizzazioni finanziarie

Partecipazioni non consolidate

Sono valutate al costo di acquisizione o sottoscrizione comprensivo degli oneri accessori imputabili e rettificato ove necessario per perdite durevoli di valore. Le perdite di valore eccedenti i corrispondenti valori di carico sono iscritte tra i fondi per rischi ed oneri.

Qualora vengano meno i presupposti delle svalutazioni viene ripristinato il valore della partecipazione fino a concorrenza, al massimo, del costo originario.

Le partecipazioni per le quali siano in atto scelte strategiche di cessione, sono trasferite all'attivo circolante al minore tra il valore iscritto in bilancio ed il presunto valore di realizzo.

Titoli e azioni proprie

Valgono i criteri illustrati per le partecipazioni.

Rimanenze

Sono iscritte, generalmente, al minore tra il costo di acquisto o produzione ed il presunto valore di realizzazione. In particolare si precisa che:

- gli immobili di trading, detenuti interamente da Ferrovie Real Estate S.p.A. e costituiti da immobili destinati alla vendita, rivenienti dal patrimonio immobiliare di RFI S.p.A., sono iscritti al minore fra il costo di acquisizione (corrispondente ai valori risultanti dal bilancio di scissione) ed il valore di mercato determinato con perizia di soggetto terzo;

- le giacenze di magazzino, detenute per la quasi totalità dalle controllate RFI S.p.A. e Trenitalia S.p.A. e costituite per la parte preponderante da pezzi di ricambio per la manutenzione di materiale rotabile e infrastruttura, sono valutate al costo medio ponderato o, se minore, al relativo valore di mercato. Esse sono rappresentate nell'attivo al netto del fondo svalutazione per tenere conto dell'obsolescenza tecnica, dei programmi di utilizzo nei processi manutentivi e dei possibili danneggiamenti;

- i lavori in corso su ordinazione sono valutati con il criterio della percentuale di completamento, calcolata con il metodo dei costi sostenuti;

- i cespiti radiati da alienare sono iscritti al minore tra il valore netto residuo da ammortizzare ed il presumibile valore di realizzo.

Crediti e debiti

I crediti di qualsiasi natura sono iscritti al valore nominale, ricondotto al presumibile valore di realizzo attraverso apposito fondo svalutazione crediti, portato a diretta diminuzione degli stessi. I debiti sono esposti al loro valore nominale.

Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni

Sono iscritte al minore tra il costo di acquisto, comprensivo degli oneri accessori, ed il valore di realizzazione desumibile dall'andamento di mercato. Tale minor valore non è mantenuto nei successivi bilanci se ne sono venuti meno i motivi.

Per i titoli, il costo di acquisto è determinato secondo il metodo del costo medio ponderato.

Disponibilità liquide

Sono iscritte al valore nominale.

Ratei e risconti attivi e passivi

Sono iscritte in tali voci quote di costi e proventi, comuni a due o più esercizi, per realizzare il principio della competenza temporale.

Contributi in conto impianti

I contributi in conto impianti ricevuti dallo Stato, da altri Enti pubblici, dalla U.E. e da altri vengono portati direttamente a riduzione delle immobilizzazioni quale riduzione del costo sostenuto per le stesse. Essi vengono iscritti in base al principio della competenza espressa dal momento in cui matura con certezza il diritto di erogazione.

Fondi per rischi ed oneri

I fondi per rischi e oneri sono costituiti a fronte di oneri e perdite realisticamente prevedibili dei quali, alla fine dell'esercizio, sono indeterminati l'ammontare o la data di sopravvenienza.

Il fondo per imposte accoglie gli stanziamenti appostati a fronte di oneri fiscali di prevedibile sostenimento futuro.

Il fondo per imposte differite accoglie le imposte differite determinate in base alle differenze temporanee tra il risultato civilistico ed il reddito imponibile della società.

Fondo per ristrutturazione industriale

Il fondo è stato costituito nel 1993 dall'allora Capogruppo Ferrovie dello Stato – Società di Trasporti e Servizi per Azioni (oggi RFI S.p.A.) mediante rettifica del patrimonio netto, ai sensi dell'art. 15 del D.L. 333/92, convertito nella legge 359/92, per fronteggiare gli oneri di ristrutturazione originati dal processo di trasformazione, in conformità al Piano di Impresa ed al Contratto di Programma.

A seguito dei processi straordinari di riassetto societario tale fondo è stato ripartito tra la Capogruppo, RFI S.p.A. e Trenitalia S.p.A. la quale, in sede di allocazione del prezzo di acquisto del ramo d'azienda "Trasporto", nell'esercizio 2000 ha anche provveduto ad incrementarlo, per allinearlo alle esigenze all'epoca prevedibili.

Attualmente il fondo è relativo solo a Trenitalia S.p.A., la quale, in coerenza con la classificazione dei relativi oneri, espone gli utilizzi, per la parte degli oneri di personale da sostenersi in attesa del completamento del piano relativo agli esodi, nel valore della produzione, mentre quelli per la parte relativa agli incentivi all'esodo tra i proventi straordinari.

Fondo per ristrutturazione ex lege 23 dicembre 1998, n. 448 e relativo fondo integrativo

Trattasi del fondo, iscritto nel bilancio della controllata RFI S.p.A., costituito in applicazione del comma 5 dell'art.43 della legge n. 448/98, utilizzato fino al 31 dicembre 2001, previa

autorizzazione del Ministero dell'Economia e delle Finanze, a copertura degli ammortamenti dell'infrastruttura e di altri oneri di ristrutturazione.

Il relativo fondo integrativo è stato costituito in sede di recepimento nel bilancio al 31.12.2002 delle valutazioni peritali del patrimonio economico di RFI S.p.A, nell'ambito del suo conferimento dal Ministero dell'Economia e delle Finanze a Ferrovie dello Stato S.p.A. ed è stato utilizzato negli esercizi 2002, 2003, 2004 e 2005 per far fronte agli oneri derivanti dagli ammortamenti, dalle svalutazioni e dalle minusvalenze dei cespiti.

Tali valutazioni rispecchiano il quadro normativo di riferimento in cui RFI S.p.A. opera e sono legate:

- ad analisi di economicità aziendale da valutarsi ai sensi dell'art. 5 comma 3 del DPR 277/98 sostituito dall'art.15 del DLgs. 8 luglio 2003, n.188 che dispone che "*i conti del gestore dell'infrastruttura ferroviaria devono presentare un tendenziale equilibrio tra i ricavi derivanti dalla riscossione dei canoni [...], e i corrispettivi per la fornitura dei servizi [...], le eccedenze provenienti da altre attività commerciali e i contributi definiti nel contratto di programma [...] da un lato, e i costi relativi alla gestione dell'infrastruttura al netto degli ammortamenti, dall'altro*";

- all'attuale definizione tariffaria concepita "ex lege" come non integralmente remunerativa dei correlati costi di gestione dell'infrastruttura (pareggio contabile al netto degli ammortamenti).

In considerazione di quanto sopra esposto, in mancanza di prospettive di recuperabilità attraverso l'uso del valore delle immobilizzazioni materiali e immateriali (53,7 miliardi di euro al 31 dicembre 2005), tali fondi sono destinati, in un'ottica di periodo medio-lungo, a copertura degli ammortamenti e delle svalutazioni delle immobilizzazioni stesse, incluse le minusvalenze nette derivanti dalla loro dismissione o cessione prima del termine della loro vita utile.

Fondo rettifica di valore cespiti

Trattasi del fondo costituito nell'esercizio 2000 dalla controllata Trenitalia S.p.A. in sede di allocazione del prezzo d'acquisto del ramo d'azienda "Trasporto", per tener conto della ridotta redditività dei cespiti acquistati dalla Capogruppo, coerentemente con quanto indicato nella perizia di stima del ramo stesso.

Come già indicato nei criteri di valutazione delle immobilizzazioni materiali, il fondo è stato integralmente utilizzato.

Fondo oneri per manutenzione ordinaria e fondo interessi intercalari

Il fondo oneri di manutenzione ordinaria ed interessi intercalari è stato costituito da RFI S.p.A. in sede di recepimento nel bilancio al 31 dicembre 2002 delle risultanze delle valutazioni peritali.

In aderenza a tali valutazioni, il fondo è destinato a neutralizzare, attraverso il suo utilizzo, gli oneri di manutenzione della infrastruttura ove a fronte di essi non venissero erogati dallo Stato contributi in conto esercizio; mentre, per la parte relativa agli interessi intercalari, è destinato a far fronte alla copertura degli interessi (cosiddetti intercalari) da erogare a TAV S.p.A.nel periodo di costruzione dell'AV/AC.

In proposito, si ricorda che:

- per l'esercizio 2003, la legge 27 dicembre 2002, n. 289 (Legge finanziaria 2003) ha previsto che non venissero erogati contributi in conto esercizio;
- con Decreto Legge 11 luglio 2004, n. 168 "interventi urgenti per il contenimento della spesa pubblica" (convertito in data 29 luglio 2004) all'art. 1, comma 6, è stata disposta la riduzione dell'autorizzazione di spesa per 75 milioni di euro relativa al cap. 1541 "somme da corrispondere all'impresa Ferrovie dello Stato S.p.A. o a società dalla stessa controllate, in relazione agli obblighi di esercizio dell'Infrastruttura nonché all'obbligo di servizio pubblico via nave tra terminali ferroviari" (tab. 1);
- con legge 30 dicembre 2004, n. 311 (Legge Finanziaria 2005), l'art. 1, comma 299, è stata disposta un'ulteriore riduzione di 90 milioni relativamente al cap. 1541 per l'esercizio 2005;
- con legge 23 dicembre 2005, n. 266 (Legge Finanziaria 2006), è stata disposta un'ulteriore riduzione di 388 milioni di euro di contributi in conto esercizio per l'esercizio 2006 (per maggiori dettagli in merito agli effetti della Legge Finanziaria 2006 si rinvia a quanto indicato nel paragrafo "Evoluzione prevedibile della gestione" della presente Relazione sulla Gestione);
- l'evoluzione continua del quadro normativo concernente le modalità di finanziamento del sistema AV/AC non può far escludere che in futuro potranno essere sostenuti altri oneri comunque connessi all'avvio delle linee AV/AC (quali ad esempio gli oneri manutentivi).

Conseguentemente, ancorché si sia ritenuto di non procedere per l'esercizio 2005, così come per il 2004, ad utilizzi del fondo per la parte di costi di manutenzione sostenuti in misura eccedente i contributi riconosciuti dallo Stato (in quanto percentualmente contenuta) e che la Società non ha corrisposto a TAV S.p.A. contributi in conto esercizio per interessi intercalari, si è ritenuto prudenziale mantenere nel passivo l'ammontare relativo al fondo in questione.

Altri fondi

Accolgono stanziamenti ritenuti congrui a fronteggiare altri oneri e rischi di natura residuale, come specificato nella descrizione della voce.

Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato

Il fondo trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato esprime il debito maturato, a tale titolo, nei confronti del personale, calcolato in conformità alle disposizioni di legge ed ai vigenti contratti di lavoro.

Il Fondo indennità di buonuscita riflette il debito maturato nei confronti del personale della Capogruppo e delle controllate Trenitalia S.p.A., RFI S.p.A., Ferservizi S.p.A., Ferrovie Real Estate S.p.A. e Italferr S.p.A. per l'indennità di buonuscita per il periodo di servizio prestato a tutto il 31 dicembre 1995; è calcolato secondo le disposizioni all'epoca vigenti ed è rivalutato ogni anno conformemente ai commi 4 e 5 dell'art. 2120 del Codice Civile.

Partite in moneta estera

Immobilizzazioni immateriali e materiali, partecipazioni e titoli dell'attivo immobilizzato e circolante

Sono iscritte al tasso di cambio al momento del loro acquisto, o a quello inferiore alla data di chiusura dell'esercizio se la riduzione è ritenuta durevole. Quando la riduzione conseguente alla svalutazione effettuata a seguito della diminuzione del tasso di cambio non è più ritenuta durevole, viene ripristinata l'iscrizione originaria nei limiti del costo storico (tenendo conto, per le immobilizzazioni materiali e immateriali, degli ammortamenti non calcolati a seguito della svalutazione).

Crediti e debiti

Sono iscritti al tasso di cambio a pronti alla data di chiusura dell'esercizio. Gli utili e le perdite realizzati in conseguenza di incassi o pagamenti avvenuti prima della data di chiusura dell'esercizio ovvero derivanti dalla valutazione di crediti e debiti che verranno incassati o pagati dopo la chiusura dello stesso, sono iscritti nel conto economico separatamente.

Disponibilità liquide

Sono convertite al cambio di chiusura.

Conti d'ordine

Le garanzie prestate sono iscritte per un importo corrispondente all'ammontare del debito garantito.

Gli impegni assunti sono iscritti in base ai contratti in essere alla fine dell'esercizio, non rientranti nel normale ciclo operativo e per la parte non ancora eseguita.

I beni di terzi presso l'impresa sono iscritti al valore nominale, in caso di titoli a reddito fisso non quotati; al valore corrente di mercato, in caso di beni, azioni o titoli a reddito fisso quotati; al valore desumibile dalla documentazione esistente negli altri casi.

Tra i conti d'ordine è altresì indicato il valore nozionale del capitale di riferimento dei contratti derivati a carattere speculativo.

Ricavi, costi e contributi in conto esercizio

Sono esposti in bilancio secondo i principi della prudenza e della competenza. I ricavi, i proventi, i costi e gli oneri sono iscritti al netto di eventuali resi, sconti, abbuoni e premi nonché delle imposte direttamente connesse alla vendita dei beni ed alla prestazione dei servizi. In particolare i ricavi del traffico merci sono al netto degli abbuoni concessi sotto forma di "ristorni commerciali".

I contributi in conto esercizio sono rilevati per competenza nell'esercizio in cui è sorto con certezza il diritto a percepirli, indipendentemente dalla data di incasso.

Fra gli "Oneri straordinari" sono inclusi gli oneri sostenuti dalle controllate Trenitalia S.p.A., RFI S.p.A. e Ferservizi S.p.A. in applicazione dei piani di ristrutturazione industriale previsti dai Piani di Impresa e dal Contratto di Programma; ad essi si contrappongono proventi straordinari derivanti dall'utilizzo del Fondo per ristrutturazione industriale, del Fondo di Ristrutturazione ex lege 23 dicembre 1998, n.448, e del Fondo oneri per esodi incentivati.

Gli ulteriori utilizzi del Fondo di Ristrutturazione ex lege 23 dicembre 1998, n. 448, sono rilevati nel conto economico quali componenti positivi di reddito e classificati a seconda della natura degli oneri di ristrutturazione che, anch'essi rilevati nel conto economico, si intendono coprire mediante l'impiego del fondo stesso.

Imposte sul reddito

Le imposte sul reddito sono contabilizzate per competenza sulla base di una realistica previsione degli oneri d'imposta da assolvere in applicazione della vigente normativa fiscale.

Sono rilevate le imposte differite dovute su differenze temporanee tassabili, nonché, ove esistano i necessari requisiti di certezza, i futuri benefici d'imposta derivanti sia da differenze temporanee deducibili sia da perdite fiscali riportabili a nuovo.

SEZIONE 3

ANALISI DELLE VOCI DI BILANCIO E DELLE RELATIVE VARIAZIONI

STATO PATRIMONIALE: ATTIVO

CREDITI VERSO SOCI PER VERSAMENTI ANCORA DOVUTI

I crediti verso soci per versamenti ancora dovuti, invariati rispetto al 31 dicembre 2004, ammontano a € 112 mila e sono relativi alla sottoscrizione del capitale sociale della società Italcertifer S.c.p.A. in sede di costituzione della società stessa.

IMMOBILIZZAZIONI

Investimenti

Gli investimenti dell'esercizio 2005 ammontano a € 8.527.541 mila, così determinati:

- incremento immobilizzazioni immateriali, esclusa la differenza di consolidamento, per € 167.661 mila, al lordo dei contributi in conto impianti per € 425 mila;
- incremento immobilizzazioni materiali per € 8.092.600 mila, al lordo dei contributi in conto impianti per € 286.612 mila;
- al netto degli acconti versati nell'esercizio per € 40.479 mila;
- al lordo degli anticipi recuperati nell'esercizio per € 307.760 mila.

Immobilizzazioni immateriali

La posta ammonta a € 1.010.410 mila, con una variazione in aumento di € 105.929 mila rispetto al 31 dicembre 2004.

Nelle pagine che seguono sono riportate, rispettivamente, le analisi delle variazioni del "Costo originario" (Tabella 1), del "Fondo ammortamenti e svalutazioni" (Tabella 2) e dei "Valori netti" (Tabella 3).

Ai fini di una migliore esposizione dei dati, si è provveduto ad effettuare una riclassifica nelle "Immobilizzazioni in corso e acconti" di alcune partite che precedentemente erano incluse nella voce "Immobilizzazioni Materiali in corso e acconti"; per omogeneità di trattamento tale riclassifica ha interessato anche i saldi al 31 dicembre 2004 per € 15.910 mila.

La voce "Costi di ricerca, sviluppo e pubblicità" comprende progetti e studi di utilità pluriennale, riconducibili essenzialmente alle società RFI S.p.A. (€ 17.892 mila) e Trenitalia S.p.A. (€ 4.085 mila).

La voce "Concessioni, licenze, marchi e diritti simili" accoglie principalmente i costi sostenuti dalla Capogruppo per la realizzazione del software relativo al sistema informativo di Gruppo (€ 30.093 mila) e dalle società RFI S.p.A. (€ 43.395 mila), per l'implemetazione dei sistemi informativi già in uso, e Trenitalia S.p.A. (€ 77.366 mila) per la realizzazione di progetti riguardanti le tecnologie di sicurezza e il miglioramento delle prestazioni del materiale rotabile.

Gli incrementi del costo storico della voce "Immobilizzazioni in corso" sono riconducibili essenzialmente a RFI S.p.A. (€ 112.816 mila) e a Trenitalia S.p.A. (€ 29.515 mila) per costi sostenuti a fronte di progetti, studi e software in corso di realizzazione, a Ferrovie dello Stato S.p.A. per costi sostenuti per la realizzazione e lo sviluppo del software relativo al sistema informativo di Gruppo (€ 12.477 mila) e a Sita S.p.A. per migliorie su beni di terzi ancora in fase di realizzazione (€ 2.042 mila).

Nell'incremento della voce "Altre" sono ricompresi € 1.956 mila relativi alle commissioni riconosciute da TAV S.p.A. ad Infrastrutture S.p.A., a fronte dei finanziamenti erogati nell'esercizio relativi al programma di finanziamento del progetto Alta Velocità/Alta Capacità, illustrato nel dettaglio alla voce "Debiti verso Banche ed altri finanziatori".

Il decremento sia del costo originario che del fondo ammortamenti della voce "Avviamento" è imputabile alla società Omniaexpress S.p.A., in quanto tale voce è completamente ammortizzata.

L'incremento della differenza di consolidamento (€ 6.505 mila) rappresenta il valore residuale tra il valore di carico delle partecipazioni e la frazione di patrimonio netto del gruppo TX Logistik, per la parte attribuibile ad avviamento.

Tutti i costi sono ammortizzati in cinque anni, ad eccezione dei costi per migliorie su beni di terzi e i costi sostenuti da TAV S.p.A. per l'accensione di finanziamenti da parte di Infrastrutture S.p.A., che vengono ammortizzati sulla base della durata dei contratti.

Nella colonna riclassifiche sono evidenziati i trasferimenti effettuati dalla voce "Immobilizzazioni in corso e acconti" alle singole voci dei cespiti.

Tabella 1

IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI	COSTO ORIGINARIO				
	Valori al 31.12.2004	Increm.ti	Decrementi	Trasf.ti da LIC e riclassifiche	Valori al 31.12.2005
Costi di impianto e di ampliamento					
- Spese di costituzione e aumento di capitale	2.169	4	(6)		2.167
- Spese di ampliamento	429	1.432	(16)		1.845
	2.598	1.436	(22)	0	4.012
Costi di ricerca, di sviluppo e di pubblicità					
- Spese di ricerca e sviluppo	87.637		(2.286)	13.564	98.915
- Spese di pubblicità	927	3			930
	88.564	3	(2.286)	13.564	99.845
Diritto di brevetto industriale e diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno	6.335	868	(5)	(3)	7.195
Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	297.619	1.926	(411)	75.951	375.085
Avviamento	5.511		(1.343)		4.168
Immobilizzazioni in corso e acconti					
- Immobilizzazioni in corso					
- costo storico	647.299	160.177	(5.626)	(88.957)	712.893
- contributi in conto capitale	(32)	(425)			(457)
- Acconti	68	273		(89)	252
	647.335	160.025	(5.626)	(89.046)	712.688
Altre	195.114	2.978	(580)	30.419	227.931
Differenza di consolidamento	45.386	6.505			51.891
TOTALE	1.288.462	173.741	(10.273)	30.885	1.482.815

Tabella 2

IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI	AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI				
	Valori al 31.12.2004	Increm.ti	Decrementi	Riclassifiche	Valori al 31.12.2005
Costi di impianto e di ampliamento					
- Spese di costituzione e aumento di capitale					
- ammortamenti	1.967	70	(6)		2.031
- svalutazioni					
- Spese di ampliamento					
- ammortamenti	306	729	(16)	714	1.733
- svalutazioni					
	2.273	799	(22)	714	3.764
Costi di ricerca, di sviluppo e di pubblicità					
- Spese di ricerca e sviluppo					
- ammortamenti	67.255	9.673		(32)	76.896
- svalutazioni					
- Spese di pubblicità					
- ammortamenti	682	246			928
- svalutazioni					
	67.937	9.919	0	(32)	77.824
Diritto di brevetto industriale e diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno					
- ammortamenti	5.293	1.003	(4)	(11)	6.281
- svalutazioni					
	5.293	1.003	(4)	(11)	6.281
Concessioni, licenze, marchi e diritti simili					
- ammortamenti	153.950	67.010	(389)	462	221.033
- svalutazioni					
	153.950	67.010	(389)	462	221.033
Avviamento					
- ammortamenti	5.034	64	(1.343)		3.755
- svalutazioni					
	5.034	64	(1.343)	0	3.755
Immobilizzazioni in corso e acconti					
- svalutazioni	157				157
Altre					
- ammortamenti	103.888	11.028	(560)	(279)	114.077
- svalutazioni	63	11		(3)	71
	103.951	11.039	(560)	(282)	114.148
Differenza di consolidamento					
- ammortamenti	45.386	57			45.443
TOTALE	383.981	89.891	(2.318)	851	472.405

Tabella 3

IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI	VALORI NETTI					
	31.12.2004			31.12.2005		
	Costo originario	Fondo amm.nti e svalut.ni	Valori netti	Costo originario	Fondo amm.nti e svalut.ni	Valori netti
Costi di impianto e di ampliamento						
- Spese di costituzione e aumento di capitale	2.169	1.967	202	2.167	2.031	136
- Spese di ampliamento	429	306	123	1.845	1.733	112
	2.598	2.273	325	4.012	3.764	248
Costi di ricerca, di sviluppo e di pubblicità						
- Spese di ricerca e sviluppo	87.637	67.255	20.382	98.915	76.896	22.019
- Spese di pubblicità	927	682	245	930	928	2
	88.564	67.937	20.627	99.845	77.824	22.021
Diritto di brevetto industriale e diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno	6.335	5.293	1.042	7.195	6.281	914
Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	297.619	153.950	143.669	375.085	221.033	154.052
Avviamento	5.511	5.034	477	4.168	3.755	413
Immobilizzazioni in corso e acconti						
- Immobilizzazioni in corso	647.267	157	647.110	712.436	157	712.279
- Acconti	68		68	252		252
	647.335	157	647.178	712.688	157	712.531
Altre	195.114	103.951	91.163	227.931	114.148	113.783
Differenza da consolidamento	45.386	45.386	0	51.891	45.443	6.448
TOTALE	1.288.462	383.981	904.481	1.482.815	472.405	1.010.410

Immobilizzazioni materiali

La posta ammonta a € 83.291.555 mila con una variazione in aumento di € 5.958.506 mila rispetto al 31 dicembre 2004.

Nelle pagine che seguono sono riportate, rispettivamente, le analisi delle variazioni del "Costo originario" (Tabella 1), del "Fondo ammortamenti e svalutazioni" (Tabella 2) e dei "Valori netti" (Tabella 3).

Come già indicato, ai fini di una migliore esposizione dei dati, si è provveduto a riclassificare nelle "Immobilizzazioni immateriali in corso e acconti" alcune partite che precedentemente erano incluse nelle "Immobilizzazioni materiali in corso e acconti"; per omogeneità di trattamento tale riclassifica ha interessato anche i saldi al 31 dicembre 2004 per € 15.910 mila.

Per quanto riguarda la voce "Materiale rotabile, navi traghetto, impianti e macchinario", la controllata Trenitalia S.p.A., come già commentato nella Sezione 2 della presente Nota Integrativa, ha effettuato le seguenti operazioni:

- attribuzione diretta del Fondo rettifica valore cespiti al fondo ammortamenti e svalutazioni per € 728.684 mila;

- azzeramento del valore di carico e del fondo ammortamenti e svalutazioni della manutenzione ciclica precedentemente capitalizzata, e completamente ammortizzata anche a seguito dell'attribuzione del suddetto fondo, per un valore pari ad € 1.481.797 mila;
- azzeramento del valore delle manutenzioni incrementative, trasferite con il ramo d'azienda "Trasporto" ed integralmente neutralizzate con il "Badwill". Dal momento che tali manutenzioni non erano attribuite ai singoli rotabili e avevano completato il periodo di ammortamento, Trenitalia S.p.A., per una più corretta esposizione del patrimonio immobilizzato, ha proceduto ad azzerare sia l'originario valore di carico (€ 152.973 mila) che, per pari importo, il relativo fondo.

Tali operazioni hanno comportato una sensibile riduzione del valore degli ammortamenti calcolati dalla suddetta società per l'esercizio 2005 pari ad € 295.543 mila.

L'incremento del costo storico della voce "Immobilizzazioni in corso" è riconducibile principalmente a TAV S.p.A., per i costi sostenuti per la realizzazione di opere in corso per il progetto Alta Velocità/Alta Capacità (€ 3.646.646 mila, al lordo dei contributi conto impianti per € 144.346 mila); a RFI S.p.A. per i costi di ristrutturazione dell'infrastruttura ferroviaria (€ 2.953.898 mila, al lordo dei contributi conto impianti per € 100.144 mila); a Grandi Stazioni S.p.A. (€ 17.265 mila) e Centostazioni S.p.A. (€ 20.193 mila), per i costi sostenuti per la progettazione delle opere di valorizzazione e riqualificazione dei complessi di stazione, ed a Trenitalia S.p.A. per costi relativi soprattutto a commesse di acquisto del materiale rotabile e revamping (€ 1.366.581 mila, al lordo dei contributi conto impianti per € 42.123 mila).

Si segnala, inoltre, che per la società RFI S.p.A. l'incremento di tale voce comprende anche la capitalizzazione degli interessi passivi sul finanziamento erogato da Infrastrutture S.p.A. (€ 4.956 mila, al netto dei relativi interessi attivi per € 282 mila).

L'incremento della voce "Acconti" è anch'esso riconducibile a TAV S.p.A. (€ 19.597 mila), RFI S.p.A. (€ 17.275 mila) e Trenitalia S.p.A. (€ 2.506 mila) per anticipi versati agli appaltatori per la realizzazione delle opere sopra descritte.

La voce " Immobilizzazioni in corso e acconti" include € 21.307.780 mila (€ 17.841.933 mila nel 2004) relativi ai costi sostenuti dalla TAV S.p.A. per la realizzazione del progetto Alta Velocità/Alta Capacità.

Nella colonna riclassifiche sono evidenziati i trasferimenti effettuati dalla voce "Immobilizzazioni in corso e acconti" alle singole voci dei cespiti, nonché i cespiti radiati in attesa di alienazione riclassificati tra le rimanenze.

E' evidenziata, inoltre, la riclassifica dei "Contributi in conto capitale" effettuata dalla società RFI S.p.A. per € 159.757 mila. Tale riclassifica riguarda:

- i contributi della Unione Europea incassati negli esercizi precedenti dalla Commissione Europea per gli studi e progettazioni svolti dalla società collegata LTF Sas (€ 25.890 mila). Infatti, a seguito della Decisione n° C5821 del 2004 della Commissione Europea, secondo la quale la correlazione giuridico-economica tra le opere/lavori in corso ed i contributi concessi dovranno realizzarsi solo in capo a LTF Sas, senza il tramite di altre società, RFI

S.p.A ha provveduto a diminuire i contributi ricevuti e, per pari importo, il valore della partecipazione della società collegata;

- i contributi ricevuti dal Fondo FESR – Fondo Europeo di Sviluppo Regionale (€ 133.866 mila), classificati nella voce "Acconti" del passivo, in quanto correlati ad investimenti che al 31.12.2005 non hanno prodotto le relative contabilizzazioni.

Nella colonna "Variazioni da scissione", infine, viene evidenziata l'operazione di scissione parziale da parte di Ferrovie Real Estate S.p.A. a favore di RFI S.p.A., sottoscritta in data 25 luglio 2005, che, come già illustrato nella Relazione sulla gestione, ha comportato la retrocessione di alcuni immobili, pervenuti a Ferrovie Real Estate S.p.A. con la scissione di RFI S.p.A. del 28 ottobre 2003, risultati non correlati al patrimonio della società.

Gli ammortamenti imputati nell'anno sono stati calcolati su tutti i cespiti ammortizzabili al 31 dicembre 2005, applicando le aliquote indicate nella tabella riportata nella Sezione 2 "Criteri di redazione del bilancio consolidato e criteri di valutazione di Gruppo". A tal proposito si fa presente che, come già detto nella Sezione 2 della presente Nota Integrativa, la società RFI S.p.A. ha proceduto alla rivisitazione della vita utile dei cespiti iscritti nelle immobilizzazioni materiali anche a seguito della normativa introdotta per gli asset infrastrutturali dal DM 14.09.2005 del Ministero dell'Infrastruttura e Trasporti e, pertanto, a modificare alcuni coefficienti di ammortamento applicati per alcune categorie inventariali, ottenendo come effetto sugli ammortamenti nell'esercizio 2005 una diminuzione di circa € 893.571 mila rispetto al valore calcolato con le precedenti aliquote.

Il fondo svalutazione delle immobilizzazioni in corso include stanziamenti effettuati negli esercizi precedenti in luogo degli ammortamenti, per i beni già in esercizio ma ancora inclusi tra le "Immobilizzazioni in corso", in attesa del completamento delle necessarie formalità tecnico-amministrative. Tale fondo, al momento del trasferimento di detti beni ai cespiti, verrà riallocato ai relativi fondi ammortamento. Il decremento del fondo, pari a € 12.283 mila, è imputabile alla riallocazione da parte di RFI S.p.A. ai relativi fondi ammortamenti dei beni entrati in esercizio nel 2005.

Tabella 1

IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI	COSTO ORIGINARIO					
	Valori al 31.12.2004	Incrementi	Decrementi	Trasferimenti da LIC e riclassifiche	Variazioni da scissione	Valori al 31.12.2005
Terreni, fabbricati e infrastruttura ferroviaria e portuale						
- costo storico	64.900.637	10.325	(44.562)	1.211.906	204.111	66.282.417
Materiale rotabile, navi traghetto, impianti e macchinario						
- costo storico	9.851.180	19.309	(1.700.191)	1.150.816		9.321.114
- contributi in conto capitale	(113.476)		28.405	(38.402)		(123.473)
	9.737.704	19.309	(1.671.786)	1.112.414	0	9.197.641
Attrezzature industriali e commerciali						
- costo storico	526.238	3.709	(4.136)	41.435		567.246
Altri beni						
- costo storico	444.245	6.142	(7.337)	41.792		484.842
- contributi in conto capitale	(77)					(77)
	444.168	6.142	(7.337)	41.792	0	484.765
Immobilizzazioni in corso e acconti						
- Immobilizzazioni in corso						
- costo storico	26.472.526	8.012.909	(14.197)	(2.208.708)		32.262.530
- contributi in conto capitale	(1.175.903)	(286.612)		199.527		(1.262.988)
- Acconti	1.079.426	40.206	(26.809)	(307.670)		785.153
	26.376.049	7.766.503	(41.006)	(2.316.851)		31.784.695
TOTALE	**101.984.796**	**7.805.988**	**(1.768.827)**	**90.696**	**204.111**	**108.316.764**

Tabella 2

IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI	FONDO AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI				
	Valori al 31.12.2004	Increm.ti	Decrementi	Riclassifiche	Valori al 31.12.2005
Terreni, fabbricati e infrastruttura ferroviaria e portuale					
- ammortamenti	20.023.615	911.599	(6.274)	(127)	20.928.813
- svalutazioni	168.396			86	168.482
	20.192.011	911.599	(6.274)	(41)	21.097.295
Materiale rotabile, navi traghetto, impianti e macchinario					
- ammortamenti	2.400.594	1.102.573	(1.450.813)	(36.603)	2.015.751
- svalutazioni	1.327.526	412	(209.818)		1.118.120
	3.728.120	1.102.985	(1.660.631)	(36.603)	3.133.871
Attrezzature industriali e commerciali					
- ammortamenti	337.089	32.125	(3.476)	1.642	367.380
- svalutazioni	74				74
	337.163	32.125	(3.476)	1.642	367.454
Altri beni					
- ammortamenti	321.986	45.873	(6.089)	1.012	362.782
- svalutazioni	4.596	376	(45)		4.927
	326.582	46.249	(6.134)	1.012	367.709
Immobilizzazioni in corso e acconti					
- Immobilizzazioni in corso					
- svalutazioni	56.566		(12.283)		44.283
- Acconti					
- svalutazioni	11.305				11.305
	67.871	0	(12.283)	0	55.588
TOTALE	**24.651.747**	**2.092.958**	**(1.688.798)**	**(33.990)**	**25.021.917**

Tabella 3

IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI	VALORI NETTI					
	31.12.2004			31.12.2005		
	Costo originario	Fondo amm.nti e svalut.ni	Valori netti	Costo originario	Fondo amm.nti e svalut.ni	Valori netti
Terreni, fabbricati e infrastruttura ferroviaria e portuale	64.900.637	20.192.011	44.708.626	66.282.417	21.097.295	45.185.122
Materiale rotabile, navi traghetto, impianti e macchinario	9.737.704	3.728.120	6.009.584	9.197.641	3.133.871	6.063.770
Attrezzature industriali e commerciali	526.238	337.163	189.075	567.246	367.454	199.792
Altri beni	444.168	326.582	117.586	484.765	367.709	117.056
Immobilizzazioni in corso e acconti						
- Immobilizzazioni in corso	25.296.623	56.566	25.240.057	30.999.542	44.283	30.955.259
- Acconti	1.079.426	11.305	1.068.121	785.153	11.305	773.848
	26.376.049	67.871	26.308.178	31.784.695	55.588	31.729.107
TOTALE	**101.984.796**	**24.651.747**	**77.333.049**	**108.316.764**	**25.021.917**	**83.294.847**

Al 31 dicembre 2005 le immobilizzazioni materiali non risultano gravate da ipoteche o privilegi, con l'esclusione:

- degli alloggi di proprietà di RFI S.p.A., da alienare ai sensi della legge n. 560/93; per questi ultimi si evidenzia che sulla base di un piano di dismissione, in aderenza alla legge citata, è proseguita l'attività di vendita, avviata nel 1995, ai dipendenti aventi diritto;
- di una parte del materiale rotabile di Trenitalia S.p.A. dato in pegno ad Eurofima, come indicato nei conti d'ordine.

Con riferimento alle leggi di rivalutazione, nel seguito riportate, si presenta il dettaglio dei cespiti rettificati, al lordo dei relativi fondi ammortamenti.

Si precisa che tali rivalutazioni riguardano esclusivamente le società Sita S.p.A. e FS Cargo S.p.A..

Tabella 4

Tipologia di bene	RIVALUTAZIONI EX LEGE AL LORDO DEGLI AMMORTAMENTI					
	Al 31.12.2004				Variazioni al 31.12.2005	Al 31.12.2005
	L. 2.12.1975 n. 576	L. 19.3.1983 n. 72	L. 30.12.1991 n. 413	Legge Volontaria 1990	Totale	Totale Rivalutazioni
Terreni	1	1	0	0	0	2
Fabbricati industriali	115	580	728	6.194	0	7.617
Fabbricati civili	1	2	1	0	0	4
Officine meccaniche	14	44	0	0	0	58
Mobili e attrezzature	24	92	0	0	0	116
Macchine da ufficio	0	1	0	0	0	1
Autobus di linea	0	45	0	0	0	45
TOTALE	**155**	**765**	**729**	**6.194**	**0**	**7.843**

Al riguardo, vanno altresì menzionate le rivalutazioni operate da RFI S.p.A. ai sensi dell'art. 55 della legge 449/97 per adeguare il valore dei cespiti ai valori di perizia all'atto del conferimento di RFI S.p.A. alla Capogruppo.

Immobilizzazioni finanziarie

La posta ammonta a € 652.632 mila con una variazione in aumento di € 48.091 mila rispetto al 31 dicembre 2004.

Immobilizzazioni finanziarie: Partecipazioni

Le partecipazioni ammontano complessivamente a € 450.521 mila con una variazione in aumento di € 17.625 mila rispetto al 31 dicembre 2004.

Immobilizzazioni finanziarie: Partecipazioni in imprese controllate

La voce ammonta a € 283 mila e si è movimentata come segue:

Partecipazioni in imprese controllate	Valori al 31.12.2004	MOVIMENTI DELL'ESERCIZIO			Valori al 31.12.2005
		Incrementi	Decrementi	Riclassifiche	
Costo originario					
SAP S.r.l. in liquidazione	2.798	255			3.053
Sve Rail Italia S.r.l.	246				246
Grandi Stazioni Ingegneria S.r.l.	20				20
Grandi Stazioni Pubblicità S.r.l.	20				20
Grandi Stazioni Edicole S.r.l.	20				20
Grandi Stazioni Ceska Repubblica S.r.a.	1.372		(1.372)		0
Tevere TPL S.c.a.r.l.	0	5			5
Totale (a)	**4.476**	**260**	**(1.372)**		**3.364**
Fondo svalutazione					
SAP S.r.l. in liquidazione	2.798			255	3.053
Sve Rail Italia S.r.l.	28				28
Totale (b)	**2.826**	**0**	**0**	**255**	**3.081**
Valore netto					
SAP S.r.l. in liquidazione	0				0
Sve Rail Italia S.r.l.	218				218
Grandi Stazioni Ingegneria S.r.l.	20				20
Grandi Stazioni Pubblicità S.r.l.	20				20
Grandi Stazioni Edicole S.r.l.	20				20
Grandi Stazioni Ceska Repubblica S.r.a.	1.372		(1.372)		0
Tevere TPL S.c.a.r.l.	0	5			5
TOTALE (a - b)	**1.650**	**260**	**(1.372)**	**(255)**	**283**

La voce accoglie i valori di carico delle partecipazioni in società controllate che al 31 dicembre 2005 risultano non operative.

La variazione in aumento relativa alla società Sap S.r.l. in liquidazione riguarda il versamento a fondo perduto di € 255 mila effettuato nel corso dell'esercizio dalla Capogruppo, interamente svalutato mediante riclassifica dal fondo oneri su partecipazioni, appositamente accantonato e corrispondente al valore del patrimonio netto negativo della società (€ 7.158 mila).

La variazione in riduzione è relativa alla società Grandi Stazioni Ceska Republika S.r.a. che, avendo iniziato l'operatività nel corso del 2005, è stata consolidata per la prima volta con il metodo integrale e, pertanto, il valore di carico della partecipazione è stato eliminato contro il patrimonio netto della stessa.

Immobilizzazioni finanziarie: Partecipazioni in imprese collegate

Le partecipazioni in società collegate sono così dettagliate:

Partecipazioni in imprese collegate	31.12.2005	31.12.2004	Differenze
Artesia Sas	163	135	28
ATI Rom	78	78	0
B.B.T. SE S.p.A.	32.107	13.107	19.000
Cemat S.p.A.	16.731	12.247	4.484
Cisalpino AG	63.104	59.650	3.454
East Rail S.r.l.	43	43	0
Ferrovie Nord Milano Autoservizi S.p.A.	0	1.967	(1.967)
Ferrovie Nord Milano S.p.A.	31.592	30.861	731
Hannibal S.p.A.	1.194	1.158	36
ISFORT S.p.A.	1.049	1.091	(42)
LTF - Lyon Turin Ferroviaire Sas	56.544	56.387	157
M.T. O. - Modena Terminal Operator S.r.l.	56	59	(3)
Metronapoli S.p.A.	0	519	(519)
Pol Rail S.r.l.	1.897	2.027	(130)
Port Multimodal Services S.r.l. in liquidazione	6	6	0
Porta Sud S.p.A.	180	47	133
Quadrante Europa Terminal Gate S.p.A.	150	0	150
S.G.T. S.p.A.	449	531	(82)
Sideuropa S.r.l.	340	376	(36)
Sinter Inland Terminal S.p.A.	798	798	0
Società Alpe Adria S.p.A.	288	288	0
SODAI S.p.A.	6.891	7.128	(237)
TILO SA	640	682	(42)
TSF - Tele Sistemi Ferroviari S.p.A.	35.741	36.540	(799)
Viaggi e Turismo Marozzi S.r.l.	3.088	2.997	91
WISCO S.p.A.	6.554	7.105	(551)
TOTALE	**259.683**	**235.827**	**23.856**

Le variazioni più significative intervenute nelle partecipazioni in imprese collegate derivano, oltre che da incrementi e decrementi delle stesse in base al metodo del patrimonio netto, dalle seguenti operazioni:

- cessione, da parte della società Trenitalia S.p.A., della società Metronapoli S.p.A., ad un prezzo complessivo di € 920 mila, realizzando una plusvalenza di € 401 mila;
- incremento del valore della partecipazione nella BBT SE S.p.A. per € 19.000 mila, a fronte delle sovvenzioni in conto capitale erogate da RFI S.p.A. per la realizzazione della galleria di base del Brennero;
- sottoscrizione per costituzione, da parte di RFI S.p.A., del 50% del capitale sociale della società Quadrante Europa Terminal Gate S.p.A. (€ 150 mila);
- incremento del valore della partecipazione detenuta da RFI S.p.A. nella LTF Sas, pari a € 210 mila, dovuta all'effetto combinato di:
  - decremento della partecipazione, pari a € 29.890 mila, di cui, per effetto della Decisione n° C5821 del 2004 della Commissione Europea, € 25.890 mila riclassificati dalla voce "Immobilizzazioni materiali – contributi in conto capitale", come già ampiamente descritto nel commento alla voce stessa, ed € 4.000 mila come contributi incassati nell'esercizio 2005;
  - incremento per € 30.100 mila a fronte del versamento della quota parte del fabbisogno periodico di competenza di RFI S.p.A., relativa alle sovvenzioni erogate per studi, ricognizioni e lavori preliminari del tratto internazionale della nuova linea ferroviaria tra Lione e Torino;
- acquisto, da parte di FS Cargo S.p.A., di un ulteriore quota pari al 6,391% del capitale sociale della Cemat S.p.A. (numero azioni 447.400) al prezzo di € 2.514 mila, comprensivo di un avviamento di € 604 mila. A seguito di tale acquisto la percentuale di possesso è passata al 47,64% del capitale sociale della collegata;
- riclassifica del valore della partecipazione in Ferrovie Nord Milano Autoservizi S.p.A. nella voce "Partecipazioni in altre imprese", a seguito, come già illustrato nella Relazione sulla gestione, del mancato riconoscimento da parte della società stessa dell'esercizio del diritto di opzione, da parte di Sita S.p.A., sull'aumento di capitale sociale deliberato dall'Assemblea Straordinaria del 19 ottobre 2005, mancato riconoscimento avverso il quale Sita S.p.A. ha avanzato istanza al Presidente della Camera di Commercio di Milano, richiedendo la nomina di un Collegio Arbitrale;
- riduzione dei patrimoni netti per effetto della distribuzione di dividendi da parte di TSF S.p.A. (€ 5.146 mila), Cemat S.p.A. (€ 216 mila), Pol Rail S.p.A. (€ 200 mila) e Sideuropa S.r.l. (€ 100 mila).

Il maggior valore di carico delle partecipazioni in imprese collegate rispetto al loro patrimonio netto contabile "pro-quota", costituito dal residuo "excess cost" da ammortizzare, è il seguente:

Società	31.12.2005	31.12.2004	Differenze
Cemat S.p.A.	729	250	479
Hannibal S.p.A.	1.050	1.400	(350)
TOTALE	**1.779**	**1.650**	**129**

La variazione in aumento è relativa all'ulteriore avviamento attribuito alla società Cemat S.p.A., come sopra specificato.

Le variazioni in diminuzione si riferiscono alla quota di ammortamento a carico dell'esercizio dell'avviamento pagato negli esercizi precedenti e nel corrente esercizio.

Immobilizzazioni finanziarie: Partecipazioni in altre imprese

Le partecipazioni in altre imprese sono così dettagliate:

Partecipazioni in altre imprese	31.12.2005	31.12.2004	Differenze
CEPIM Parma S.p.A.	195	195	0
Centro Merci Orte S.p.A.	52	52	0
Consorzio Unico Campania - (già Consorzio Napolipass)	37	41	(4)
Eurofima S.p.A.	133.325	133.325	0
Gestione Servizi Interportuali S.r.l.	77	77	0
Hit Rail B.V.	96	96	0
Ferrovie Nord Milano Autoservizi S.p.A.	444	0	444
Intercontainer Interfrigo ICF	3.329	3.626	(297)
Interporti Merci Padova S.p.A.	316	316	0
Interporto A. Vespucci S.p.A.	129	129	0
Interporto Bergamo Montello SIBEM S.p.A.	89	89	0
Interporto Bologna S.p.A.	204	204	0
Interporto Torino S.p.A.	206	206	0
Interporto Trento S.p.A.	28	28	0
Stretto di Messina S.p.A.	49.683	49.683	0
Firenze Parcheggi S.p.A.	427	427	0
CIM S.p.A.	289	289	0
BCC Bureau Central de Clearing	7	7	0
Concessionaria Consortile Autostazione di Bologna	72	72	0
Quadrante Servizi	33	33	0
Consorzio Train	27	27	0
Consorzio ETL	10	10	0
Consorzio Tren&Bus	0	250	(250)
Trieste Trasporti S.p.A.	0	850	(850)
Eurogateway S.r.l.	75	75	0
CO.TR.A.P.	652	652	0
TX Logistik AG	0	3.970	(3.970)
Ralpin AG	20	20	0
Consorzio Italiano Infrastrutture e Trasporti IRAQ	400	400	0
Co.Tr.A.B	184	184	0
Autolinee Chianti Valdarno	17	17	0
Autolinee Mugello Val di Sieve	16	16	0
PiùBus S.c.a.r.l.	10	0	10
Etruria Mobilità S.c.a.r.l.	8	0	8
BoxXpress.de GmbH	38	0	38
Altre	61	53	8
TOTALE	**190.556**	**195.419**	**(4.863)**

Il decremento di valore delle partecipazioni in altre imprese, pari ad € 4.863 mila, deriva principalmente dall'effetto combinato delle seguenti operazioni intervenute in corso d'anno:

- riclassifica del valore della partecipazione in Ferrovie Nord Milano Autoservizi S.p.A. dalla voce "Partecipazioni in imprese collegate", come già descritto nel commento a tale voce. Nel corso dell'esercizio Sita S.p.A. ha operato una svalutazione del valore di carico della partecipazione per adeguarlo alla quota di capitale sociale di propria competenza;
- riduzione del valore della partecipazione di Trenitalia S.p.A. in ICF Intercontainer Interfrigo SA, a seguito dell'abbattimento del capitale sociale per copertura perdite,

mediante utilizzo del fondo svalutazione partecipazioni e del fondo rischi partecipate costituiti negli esercizi precedenti (€ 297 mila);

- cessione da parte di Sita S.p.A. dell'intera quota detenuta, pari al 5%, nella società Trieste Trasporti S.p.A., ad un prezzo complessivo di € 1.100 mila. Tale cessione ha generato una plusvalenza di € 250 mila;
- sottoscrizione da parte di Sita S.p.A. di una quota nei consorzi PiùBus (€ 10 mila), Etruria Mobilità (€ 8 mila) e Siena Mobilità (€ 2 mila);
- decremento del valore della partecipazione in TX Logistik AG, che a seguito dell'acquisizione dell'ulteriore quota del 36% di capitale sociale da parte di Trenitalia S.p.A., che attualmente detiene il controllo della società con 51% è stata inclusa nell'area di consolidamento;
- azzeramento del valore della partecipazione di Trenitalia S.p.A. nel Consorzio Tren&Bus, a seguito della liquidazione definitiva dello stesso, con rilevazione di una perdita pari a € 3 mila.

L'incremento dovuto all'acquisizione della società BoxXpress.de GmbH, partecipata dalla controllata TX Logistik AG, è dovuto all'entrata nell'area di consolidamento di quest'ultima società.

Immobilizzazioni finanziarie: Crediti

I crediti delle immobilizzazioni finanziarie ammontano complessivamente a € 201.320 mila, con una variazione in aumento di € 29.675 mila rispetto al 31 dicembre 2004.

Ai fini di una migliore esposizione, si è provveduto a trasferire dalla voce "Depositi bancari e postali" alla voce "Crediti delle immobilizzazioni finanziarie verso altri – Crediti diversi", i crediti verso banche per somme pignorate; per omogeneità di trattamento analoga riclassifica è stata effettuata sui valori dell'esercizio 2004 per € 113.046 mila.

Immobilizzazioni finanziarie: Crediti verso imprese collegate

Impresa	31.12.2005	31.12.2004	Differenze
M.T.O. S.r.l.	0	135	(135)
Ferrovie Nord Milano Autoservizi	0	980	(980)
TOTALE	**0**	**1.115**	**(1.115)**

La diminuzione della voce è dovuta:

- all'incasso del residuo finanziamento oneroso concesso da Italcontainer S.p.A. a M.T.O. S.r.l. – Modena Terminal Operator S.r.l.;

- alla riclassifica del finanziamento, concesso da SITA S.p.A. a Ferrovie Nord Milano Autoservizi S.p.A., per € 980 mila, alla voce "Crediti verso altri", a seguito di quanto già commentato nella voce "Partecipazioni in imprese collegate".

Immobilizzazioni finanziarie: Crediti verso altri

Descrizione	31.12.2005	31.12.2004	Differenze
Contributi a carico del personale per riliquidazione indennità di buonuscita art. 2 L. 87/94	2.127	2.127	0
Mutui al personale	149	152	(3)
Crediti d'imposta su T.F.R.	1.741	2.154	(413)
Depositi cauzionali	10.729	10.484	245
Crediti v/società Euterpe	65.599	38.578	27.021
Crediti diversi	120.975	117.035	3.940
TOTALE	**201.320**	**170.530**	**30.790**

La voce accoglie:

- i crediti della controllata RFI S.p.A. nei confronti del personale relativi alla residua parte dei contributi a carico dei dipendenti per la riliquidazione dell'indennità di buonuscita, quale è appostata nel relativo fondo. Il saldo al 31 dicembre 2005 di € 2.127 mila è relativo a recuperi ancora da effettuare tramite trattenute mensili. Esistendo incertezze sulla recuperabilità di detti crediti, già negli esercizi precedenti si è provveduto ad effettuare un accantonamento per l'intero ammontare dei crediti al Fondo rischi ed oneri;
- i mutui al personale, che comprendono i mutui ex OPAFS riferiti a crediti nei confronti del personale di RFI S.p.A. (€ 115 mila) per mutui e prestiti concessi dal suddetto Ente e i finanziamenti concessi ai dipendenti dalla società Ferrovie Real Estate S.p.A. (€ 34 mila);
- i crediti verso l'Erario per anticipi di imposte sul T.F.R. versati ai sensi della legge 140/97, comprensivi delle rivalutazioni di legge maturate;
- il credito verso la società Euterpe Finance da porre in relazione all'operazione di cartolarizzazione dei crediti verso l'Erario effettuata dalla Capogruppo, perfezionata nel 2004. Il credito rappresenta il "Deferred purchase price" (che verrà incassato alla scadenza dell'operazione) costituito dagli interessi maturati sui crediti cartolarizzati dal 1° gennaio 2003 al 27 maggio 2004 (data in cui la Capogruppo ha incassato l'Initial purchase price) cui si sono aggiunti gli interessi maturati successivamente fino al 31 dicembre 2005. Questi ultimi interessi sono dovuti al fatto che all'operazione di cartolarizzazione è stata affiancata una operazione di "interest rate swap" nella quale Ferrovie dello Stato S.p.A. ed Euterpe Finance/Royal Bank of Scotland si sono impegnate a scambiarsi i futuri flussi di cassa relativi agli interessi passivi, contrattualmente basati sull'Euribor a tre mesi più spread, maturati sulla provvista accesa per il pagamento dell'Initial purchase price e agli interessi attivi che l'Agenzia delle Entrate riconoscerà sul capitale oggetto di cessione. Si precisa che gli oneri netti stimati sono prudenzialmente accantonati nella voce "Altri fondi".

I contratti stipulati tra le parti, prevedono:

- una opzione CALL da parte della Capogruppo verso Euterpe Finance per il riacquisto dei crediti ceduti, pari a € 857.452 mila (con conseguente rimborso anticipato dei titoli obbligazionari sottostanti i crediti cartolarizzati) da esercitare a partire dalla fine del terzo anno;
- un obbligo della Capogruppo al riacquisto da Euterpe Finance dei crediti ceduti ed ancora in essere alla data di scadenza finale delle obbligazioni unitamente al coincidente obbligo di Euterpe Finance alla rivendita a Ferrovie dello Stato S.p.A. dei suddetti crediti residui;
- una opzione CALL da parte della Capogruppo verso Euterpe Finance per l'acquisto delle quote societarie della stessa Euterpe Finance da esercitare a partire dal giorno successivo alla data di rimborso integrale o cancellazione dei titoli di cui all'operazione di cartolarizzazione ed esercitabile fino ad un anno dopo la data di rimborso integrale o cancellazione degli stessi, al fine di rientrare di fatto in possesso della titolarità dei crediti ceduti residui. Il prezzo a cui saranno compravendute le quote per effetto dell'esercizio dell'opzione, è pari al loro valore nominale maggiorato degli interessi maturati.

Immobilizzazioni finanziarie: Altri titoli

Descrizione	31.12.2005	31.12.2004	Differenze
Altri titoli non quotati	791	0	791
TOTALE	**791**	**0**	**791**

La voce è interamente attribuibile alla società TX Logistik AG e si riferisce a titoli obbligazionari.

ATTIVO CIRCOLANTE

Rimanenze

Le rimanenze, al netto del fondo svalutazione, ammontano a € 1.706.165 mila con una variazione in diminuzione di € 448.786 mila rispetto al 31 dicembre 2004. Esse sono così composte:

Descrizione	31.12.2005	31.12.2004	Differenze
Materie prime, sussidiarie e di consumo	922.890	906.410	16.480
Fondo svalutazione	(103.000)	(27.677)	(75.323)
Valore netto	**819.890**	**878.733**	**(58.843)**
Prodotti in corso di lavorazione e semilavorati	**0**	**1.563**	**(1.563)**
Lavori in corso su ordinazione	35.762	22.835	12.927
Fondo svalutazione	(778)	(598)	(180)
Valore netto	**34.984**	**22.237**	**12.747**
Prodotti finiti e merci	123	534	(411)
Fondo svalutazione	0	(395)	395
Valore netto	**123**	**139**	**(16)**
Acconti	**3.856**	**5.333**	**(1.477)**
Cespiti radiati da alienare	82.485	53.632	28.853
Fondo svalutazione	(41.590)	(40.392)	(1.198)
Valore netto	**40.895**	**13.240**	**27.655**
Immobili e terreni Trading	1.010.528	1.233.706	(223.178)
Variazioni da scissione	(204.111)		(204.111)
Valore netto	**806.417**	**1.233.706**	**(427.289)**
TOTALE	**1.706.165**	**2.154.951**	**(448.786)**

La riduzione delle "Materie prime, sussidiarie e di consumo" è riconducibile essenzialmente:

- alla società RFI S.p.A. come conseguenza del perseguimento del processo di razionalizzazione delle scorte (€ 7.742 mila);
- a Trenitalia S.p.A., a seguito dell'effetto combinato tra l'incremento delle rimanenze di materiali di prima dotazione acquistati con il nuovo materiale rotabile (€ 20.860 mila) e agli accantonamenti operati al fondo svalutazione, legati al piano di dismissione che prevede la massiccia esclusione nel periodo 2005-2009 dal parco operativo dei rotabili tecnologicamente più antiquati in concomitanza dell'entrata in esercizio dei nuovi

(€ 85.396 mila) e all'indice di rotazione delle scorte per tener conto del minor valore dovuto all'obsolescenza tecnica e al deperimento (€ 13.004 mila).

La variazione della voce "Lavori in corso su ordinazione" è dovuta principalmente all'incremento delle rimanenze fatto registrare da Italferr S.p.A. (€ 8.366 mila) e Trenitalia S.p.A. (€ 3.788 mila) su commesse per conto di terzi non ancora completate alla fine dell'esercizio.

La voce "Cespiti radiati da alienare", riguarda immobilizzazioni escluse dal ciclo produttivo e destinate alla vendita. La variazione in aumento è dovuta essenzialmente al trasferimento a magazzino dell'ETR n. 17 incidentato (€ 18.140 mila), che Trenitalia S.p.A. ha ritenuto non conveniente ripristinare e di un immobile di proprietà di Ferservizi S.p.A. destinato alla vendita (€ 8.126 mila).

Il decremento della voce "Immobili e terreni trading", riferibile interamente a Ferrovie Real Estate S.p.A., è dovuto essenzialmente alle vendite dell'esercizio che hanno generato una diminuzione per € 223.178 mila e all'operazione di scissione parziale, già commentata nella voce "Immobilizzazioni materiali", che ha originato una diminuzione per un importo pari ad € 204.111 mila.

La voce comprende anche i lavori in corso su immobili in ristrutturazione per € 14.759 mila.

CREDITI

La posta ammonta a € 9.463.260 mila con una variazione in aumento di € 686.960 mila rispetto al 31 dicembre 2004.

Crediti: Verso clienti

I crediti verso clienti, al netto del fondo svalutazione, ammontano a € 1.686.892 mila e sono così dettagliati:

Descrizione	31.12.2005	31.12.2004	Differenze
Clienti ordinari	922.447	1.167.233	(244.786)
Amministrazioni dello Stato	576.479	523.468	53.011
Ferrovie Estere	133.503	129.154	4.349
Ferrovie in concessione	29.223	26.269	2.954
Agenzie e altre aziende di trasporto	25.240	23.551	1.689
TOTALE	**1.686.892**	**1.869.675**	**(182.783)**

Il decremento della voce "Crediti verso clienti ordinari" (€ 244.786 mila) è riconducibile essenzialmente:

- all'effetto differenziale tra i minori crediti di RFI (€ 276.977 mila) a seguito della conclusione della transazione con IPSE 2000 (€ 351.360 mila) ed i maggiori crediti verso la clientela ordinaria (€ 74.383 mila);
- ai minori crediti di Trenitalia (€ 28.657 mila) a seguito dell' incasso di crediti, grazie ad un più efficace controllo del portafoglio in scadenza e scaduto;
- ai maggiori crediti fatti registrare da Fercredit S.p.A. (€ 19.233 mila), Sita S.p.A. (€ 18.018 mila), Grandi Stazioni S.p.A. (€ 14.382 mila) ed Ecolog S.p.A. (€ 6.953 mila).

La voce "Amministrazioni dello Stato" è ascrivibile essenzialmente a Trenitalia S.p.A. (€ 475.119 mila) per il credito residuo verso le Regioni per corrispettivi del Contratto di Servizio Pubblico e verso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per i contributi al trasporto combinato (ex lege 166/2002), ad Ecolog S.p.A. per il credito vantato nei confronti del "Commissario di Governo Emergenza Rifiuti Regione Campania" per i servizi di trasporto di rifiuti (€ 50.182 mila), e a RFI S.p.A. (€ 40.042 mila).

Non vi sono crediti esigibili oltre i cinque anni.

Crediti: Verso imprese controllate

La voce ammonta a € 5.862 mila ed è così dettagliata per natura:

Natura	31.12.2005	31.12.2004	Differenze
Commerciali	5.862	5.905	(43)
Finanziari:			
- finanziamenti	0	503	(503)
TOTALE	**5.862**	**6.408**	**(546)**

Trattasi di crediti derivanti da rapporti di natura commerciale verso la controllata SAP S.r.l., in liquidazione.

La variazione in diminuzione è relativa al credito finanziario acceso verso la controllata Grandi Stazioni Ceska Repubblica S.r.a. che a partire dal corrente esercizio ha iniziato l'operatività.

Non vi sono crediti esigibili oltre i cinque anni.

Crediti: Verso imprese collegate

La voce ammonta a € 65.304 mila ed è così dettagliata per natura:

Natura	31.12.2005	31.12.2004	Differenze
Commerciali	64.992	56.641	8.351
Finanziari:			
- finanziamenti	200	60	140
Altri			
- diversi	112	84	28
TOTALE	**65.304**	**56.785**	**8.519**

I crediti di importo più significativo riguardano rapporti di natura commerciale intrattenuti con le società Cemat S.p.A. (€ 33.794 mila), Cisalpino AG (€ 16.424 mila), Viaggi e Turismo Marozzi S.r.l. (€ 6.373 mila), Hannibal S.p.A. (€ 1.554 mila), TSF S.p.A. (€ 1.674 mila), Pol Rail S.r.l. (€ 1.276 mila) e Società Alpe Adria S.p.A. (€ 1.191 mila).

I crediti finanziari sono relativi al finanziamento concesso da Trenitalia S.p.A. ad Hannibal S.p.A. (€ 200 mila).

Non vi sono crediti esigibili oltre i cinque anni.

Crediti: Crediti tributari

I crediti tributari, al netto del fondo svalutazione, ammontano a € 3.888.457 mila e sono così dettagliati:

Descrizione	31.12.2005	31.12.2004	Differenze
IVA	3.644.020	2.921.594	722.426
IRPEG/IRES	89.548	86.033	3.515
IRAP	96.355	13.994	82.361
Altre	58.534	64.128	(5.594)
TOTALE	**3.888.457**	**3.085.749**	**802.708**

I crediti di importo più significativo riguardano le seguenti società:

- Capogruppo per IVA (€ 2.620.942 mila) e per Irpeg/Ires (€ 75.748 mila);
- RFI S.p.A. per IVA (€ 7.108 mila) e per Irpeg/Ires (1.422 mila);
- Italferr S.p.A. per IVA (€ 3.072 mila);
- Ferservizi S.p.A. per Irpeg/Ires (€ 2.800 mila);
- Grandi Stazioni S.p.A. per IVA (€ 1.493 mila) e per Irpeg/Ires (€ 4.903 mila);

- Sita S.p.A. per IVA (€ 7.211 mila);
- TAV S.p.A. per IVA (€ 990.953 mila) e per Ires (€ 4.229 mila);
- Trenitalia S.p.A. per IVA (€ 12.015 mila), per Irap (€ 94.833 mila) e per imposta di registro versata all'atto di compravendita del ramo d'azienda e risultata solo successivamente non dovuta ai sensi della Legge n. 388/2000 – Finanziaria 2001 (€ 57.811 mila).

Per quanto riguarda i crediti per IRES vantati dalla Capogruppo, occorre precisare che, come già descritto nella Nota Integrativa al bilancio consolidato 2004, a decorrere dallo scorso esercizio la Capogruppo ha adottato il consolidato fiscale (quale consolidante) in opzione con tutte le società controllate, le quali provvedono a trasferire alla consolidante i loro crediti e debiti per IRES di competenza. Per altre informazioni inerenti gli impatti dell'applicazione del consolidato fiscale sul Gruppo, si rinvia alla sezione sulle imposte sul reddito della presente nota integrativa.

L'importo della voce esigibile oltre i cinque anni ammonta a € 1.081.855 mila, ed è relativo ai crediti IVA vantati dalla Capogruppo.

Crediti: Imposte anticipate

La voce ammonta a € 9.866 mila ed è così dettagliata:

Descrizione	31.12.2005	31.12.2004	Differenze
Imposte anticipate	9.408	7.917	1.491
Imposte anticipate di consolidamento	458	767	(309)
TOTALE	**9.866**	**8.684**	**1.182**

Non vi sono imposte anticipate esigibili oltre i cinque anni.

Per l'analisi delle differenze temporanee che hanno comportato la rilevazione di imposte anticipate e per altre informazioni inerenti la fiscalità differita, si rinvia alla sezione sulle imposte sul reddito della presente nota integrativa.

Crediti: Verso altri

I crediti verso altri, al netto del fondo svalutazione, ammontano a € 3.806.878 mila e sono così dettagliati:

Descrizione	31.12.2005	31.12.2004	Differenze
- Personale	23.368	28.021	(4.653)
- Ministero dell'Economia e della Finanza	2.647.264	2.765.535	(118.271)
- Altre Amministrazioni dello Stato	49.976	15.015	34.961
- Ferrovie, Agenzie ed altre aziende di trasporto	131.779	90.332	41.447
- Operazioni di compravendita con obbligo di retrocessione			
- pronti contro termine	691.376	556.099	135.277
- Debitori diversi	263.115	293.997	(30.882)
TOTALE	**3.806.878**	**3.748.999**	**57.879**

I crediti verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze riguardano le somme dovute alla società RFI S.p.A. in forza del Contratto di Programma (€ 1.636.123 mila) e della Legge 87/94 (€ 32 mila), e alla società Trenitalia S.p.A. in forza del Contratto di Servizio Pubblico (€ 1.011.109 mila).

Il loro decremento, interamente attribuibile alla società RFI S.p.A., è dovuto:

- all'incasso dei crediti residui in forza del Contratto di Programma relativi all'anno 2004 (€ 120.029 mila) e del conguaglio della rendicontazione del Contratto di Programma relativa all'anno 2003 (€ 9.100 mila);
- ai maggiori crediti per indennizzi per perdite finanziarie art. 5 D.P.R. 277/98 del Contratto di Programma 2001-2005 relativi all'anno 2002 (€ 5.165 mila) compensato con i conguagli negativi per extra costi circolazione degli anni 2001– 2002 (€ 2.600 mila) e per oneri demaniali anno 2002 (€ 76.418 mila);
- ai crediti iscritti per conguaglio rendicontazione Contratto di Programma 2004 (€ 5.779 mila).

L'incremento dei crediti verso le Altre Amministrazioni dello Stato è attribuibile principalmente alle controllate Italcontainer S.p.A. (€ 15.060 mila) e Cargo Chemical S.p.A. (€ 1.955 mila) a seguito dell'iscrizione dei contributi al trasporto combinato previsti dalla legge 166/2002 ed erogati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, a RFI S.p.A. (€ 9.932 mila), a seguito, essenzialmente, di una diversa gestione contabile dei contributi in conto impianti, e a SITA S.p.A. (€ 7.641 mila), a seguito dei maggiori contributi richiesti ed assegnati.

L'incremento dei crediti verso le Ferrovie, Agenzie ed altre aziende di trasporto è attribuibile principalmente all'aumento dei crediti vantati dalla controllata Sita S.p.A. (€ 36.130 mila) verso i partners delle Associazioni temporanee d'impresa, dovuto a ritardi nelle regolazioni e ai maggiori volumi di traffico movimentati nell'esercizio.

L'incremento dei crediti per operazioni pronti contro termine deriva dall'effetto combinato dell'aumento degli investimenti da parte della Capogruppo (€ 139.999 mila) e della controllata Italferr S.p.A. (€ 768 mila) e dal disinvestimento da parte delle controllate Sita S.p.A. (€ 4.990 mila) e Italcertifer S.p.A. (€ 500 mila).

La voce debitori diversi è così dettagliata:

Debitori diversi	31.12.2005	31.12.2004	Differenze
Commercial paper	126.000	144.000	(18.000)
Acconti a fornitori per prestazioni correnti	14.249	25.403	(11.154)
Ricavi da fatturare	8.373	6.983	1.390
Crediti verso Compagnie di assicurazione per indennizzi liquidati	5.033	5.272	(239)
Crediti in corso di recupero	508	534	(26)
Altre partite	108.951	111.805	(2.854)
TOTALE	**263.114**	**293.997**	**(30.883)**

La variazione in diminuzione dei commercial paper è interamente attribuibile alla Capogruppo.

Il decremento della voce "Acconti a fornitori" è riconducibile essenzialmente alla controllata RFI S.p.A.

Operazioni di compravendita con obbligo di retrocessione

Trattasi di investimenti finanziari in pronti contro termine. Nella tabella seguente è riportata la situazione relativa alle prestazioni in essere al 31 dicembre 2005.

Operazioni di pronti contro termine	
Stato Patrimoniale:	
- crediti verso altri - crediti verso Banche	691.376
- ratei attivi	276
Conto Economico:	
- proventi finanziari	5.597
Effetto sul patrimonio netto	
- prima delle imposte	5.957
- dopo le imposte	5.616
Effetto sul risultato di periodo	
- prima delle imposte	5.597
- dopo le imposte	5.275

ATTIVITA' FINANZIARIE CHE NON COSTITUISCONO IMMOBILIZZAZIONI

La voce ammonta a € 12.110 mila con una variazione in diminuzione di € 857 mila rispetto al 31 dicembre 2004.

Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni: Partecipazioni

La voce si è così movimentata nel corso dell'esercizio:

Società	31.12.2005	31.12.2004	Differenze
Partecipazioni in imprese collegate			
BOPA Grandi Biglietterie S.r.l.	0	840	(840)
TOTALE	**0**	**840**	**(840)**

Il decremento di € 840 mila è dovuto alla conclusione dell'operazione di vendita della partecipazione detenuta da Trenitalia S.p.A. nella collegata BOPA Grandi Biglietterie S.r.l.

Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni: Altri titoli

La voce ammonta a € 12.110 mila ed è così dettagliata:

Descrizione	31.12.2005	31.12.2004	Differenze
Titoli Pubblici	2.778	2.795	(17)
Altri titoli non quotati	9.332	9.332	0
TOTALE	**12.110**	**12.127**	**(17)**

La posta è relativa a titoli pubblici rivenienti da rimborsi IRPEG e ad obbligazioni a tasso variabile posseduti da Sogin S.r.l. e Sita S.p.A.

DISPONIBILITÀ LIQUIDE

La voce ammonta a € 1.482.139 mila con una variazione in diminuzione di € 454.399 mila rispetto al 31 dicembre 2004. Essa è così dettagliata:

Descrizione	31.12.2005	31.12.2004	Differenze
Depositi bancari e postali	1.032.753	667.055	365.698
Assegni	735	3.849	(3.114)
Denaro e valori in cassa	55.637	40.710	14.927
Conti correnti di tesoreria	393.014	1.224.924	(831.910)
TOTALE	**1.482.139**	**1.936.538**	**(454.399)**

L'importo dei "Conti Correnti di Tesoreria" rappresenta quanto accreditato dal Ministero dell'Economia e delle Finanze alla Capogruppo (€ 38.769 mila), nonché quanto accreditato alla società RFI S.p.A. (€ 354.245 mila) dal medesimo Ministero per il Contratto di Programma 2005 e dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per i contributi del Fondo FESR – Fondo Europeo di Sviluppo Regionale e per i fondi per Roma Capitale.

In tale voce, per la Capogruppo, sono altresì compresi i fondi vincolati al ripristino delle opere danneggiate dall'alluvione del Piemonte avvenuta nel 1994 di cui alla legge 35/95, per un ammontare di € 15.170 mila.

Tra i "Depositi bancari e postali" della società RFI S.p.A. sono compresi i fondi vincolati a fronte di pignoramenti disposti dall'Autorità Giudiziaria per € 30.742 mila e a fronte di particolari destinazioni, quali quelle relative alla ex Cassa per il Mezzogiorno per € 550 mila.

Ai fini della corretta esposizione dei dati di bilancio, si fa presente che si è provveduto ad effettuare una migliore classifica dei crediti verso banche per somme pignorate, dalla voce "Depositi bancari e postali" alla voce "Crediti delle immobilizzazioni finanziarie verso altri – Crediti diversi"; per omogeneità di trattamento analoga riclassifica ha interessato l'esercizio 2004 per € 113.046 mila.

RATEI E RISCONTI ATTIVI

La voce ammonta a € 73.816 mila con una variazione in diminuzione di € 21.255 mila rispetto al 31 dicembre 2004. Essa è così dettagliata:

Descrizione	31.12.2005	31.12.2004	Differenze
DISAGGI DI EMISSIONE	58.842	62.569	(3.727)
RATEI ATTIVI			
Interessi attivi	488	606	(118)
Altri ratei attivi	611	62	549
	1.099	668	431
RISCONTI ATTIVI			
Fitti passivi	1.767	167	1.600
Interessi passivi	241	476	(235)
Premi di assicurazioni	753	28.847	(28.094)
Canoni di leasing	23	39	(16)
Altri risconti attivi	11.091	2.305	8.786
	13.875	31.834	(17.959)
TOTALE	**73.816**	**95.071**	**(21.255)**

Le variazioni più significative sono riconducibili alla Capogruppo per risconti su premi assicurativi (€ 28.010 mila) e alla società TAV S.p.A. per il disaggio di emissione che deriva dal finanziamento concesso da Infrastrutture S.p.A. tramite il collocamento sul mercato delle prime serie di obbligazioni, sottostanti al finanziamento stesso (€ 3.727 mila). Tale onere è ripartito sulla base della durata dei rispettivi Project Loan Tranches.

Nella tabella seguente è riportata la ripartizione del disaggio di emissione con l'indicazione degli importi con scadenza entro e oltre l'esercizio e oltre i cinque anni.

Descrizione	Ammontare	Entro l'esercizio	Oltre l'esercizio	Di cui oltre i cinque anni
PLT serie 1^	5.018	584	4.434	2.094
PLT serie 2^	17.316	1.274	16.042	10.941
PLT serie 3^	31.431	1.691	29.740	22.973
PLT serie 4^	5.077	178	4.899	4.188
TOTALE	**58.842**	**3.727**	**55.115**	**40.196**

STATO PATRIMONIALE: PASSIVO

PATRIMONIO NETTO

La posta ammonta a € 38.442.714 mila, con una variazione positiva di € 2.533.326 mila rispetto al 31 dicembre 2004.

Nelle tabella seguente è riportata la movimentazione del patrimonio netto nell'esercizio 2005.

Composizione Patrimonio netto	Saldo al 31.12.2004	Destinazione del risultato d'esercizio	Altre variazioni			Risultato d'esercizio	Saldo al 31.12.2005
			Incrementi	Decrementi	Altre variazioni		
Capitale	35.784.871		3.005.555				38.790.426
Riserva legale	10.424						10.424
Altre riserve:							
Riserva Straordinaria	27.897						27.897
Contributi della UE e di Enti Pubblici	2.712						2.712
Riserva da differenze da traduzione	1.687			(381)			1.306
Riserva da consolidamento	1.505		547				2.052
Utili (perdite) portati a nuovo e altre riserve	211.935	(131.643)			(192)		80.100
Utile (perdita) dell'esercizio	(131.643)	131.643				(472.203)	(472.203)
TOTALE	**35.909.388**	**0**	**3.006.102**	**(381)**	**(192)**	**(472.203)**	**38.442.714**

Il capitale sociale del Gruppo al 31 dicembre 2005, che riflette quello della Capogruppo, ammonta a € 38.790.425.485, con una variazione in aumento rispetto all'esercizio 2004 di € 3.005.554.928 attribuibile:

- ai versamenti effettuati dallo Stato per apporto di capitale in base alla leggi 350/2003 e 311/2004, rispettivamente per € 803.291.379,82, quali residue somme previste dalla legge finanziaria del 2004, ed € 1.988.708.620,18, in conto della legge finanziaria 2005;
- al versamento per l'apporto di € 213.554.928 in base all'art. 57 della legge finanziaria 2002 (legge 448/2001) che stabiliva il trasferimento degli stanziamenti iscritti nello stato di previsione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti a quello del Ministero dell'Economia e delle Finanze.

A seguito delle suddette operazioni il capitale sociale al 31 dicembre 2005, interamente sottoscritto e versato dal socio unico Ministero dell'Economia e delle Finanze, è composto da 38.790.425.485 azioni del valore nominale di € 1 ciascuna.

Riserva Legale

La riserva legale è pari a € 10.424 mila, risultando invariata rispetto all'esercizio precedente.

Riserva di consolidamento

La riserva di consolidamento passa da € 1.505 mila a € 2.052 mila, incrementandosi per effetto della acquisizione integrale della partecipazione in Italcontainer S.p.A.

Riserva da differenze di traduzione

La riserva da differenze di traduzione ammonta a € 1.306 mila, con una diminuzione di € 381 mila, dovuta alla fluttuazione del cambio del franco svizzero per le società Cisalpino AG e TILO SA.

Utili (perdite) a nuovo

Il valore riflette sostanzialmente le perdite e gli utili riportati a nuovo delle società consolidate nonché le rettifiche di consolidamento emerse nei precedenti esercizi.

Prospetto di raccordo al 31.12.2005 e al 31.12.2004 tra il patrimonio netto e il risultato della Capogruppo Ferrovie dello Stato S.p.A. e il patrimonio netto e il risultato consolidati

	31 dicembre 2005		31 dicembre 2004	
	Patrimonio Netto	Risultato di esercizio	Patrimonio Netto	Risultato di esercizio
Bilancio Ferrovie dello Stato S.p.A.	38.109.772	(544.271)	35.648.487	(344.854)
- Utili (perdite) delle partecipate consolidate dopo l'acquisizione al netto dei dividendi e delle svalutazioni:				
- quota di competenza del Gruppo degli utili (perdite) dell'esercizio e di quelli precedenti	(534.911)	(502.867)	12.821	(115.165)
- elisione svalutazione partecipazioni	942.354	566.491	384.314	333.585
- storno dividendi	(5.029)	(52.899)	(5.029)	(20.718)
	402.414	**10.725**	**392.106**	**197.702**
- Altre rettifiche di consolidamento:				
- valutazione a patrimonio netto delle partecipazioni in imprese controllate non consolidate e collegate	13.285	7.719	5.416	19.259
- storno utili/perdite infragruppo	(229.544)	(27.505)	(201.982)	(53.224)
- ammortamento differenza di consolidamento	(45.415)	(29)	(45.387)	(3.825)
- storno imposte da consolidato fiscale	129.531	73.169	56.362	56.362
- altre	56.601	7.989	48.480	(3.063)
Totale	**(75.542)**	**61.343**	**(137.110)**	**15.509**
- Riserve per contributi da Enti pubblici ricevuti da società consolidate	2.712		2.712	
- Riserva di consolidamento	2.052		1.505	
- Riserva per differenze di traduzione	1.306		1.687	
PATRIMONIO NETTO DI GRUPPO	**38.442.714**	**(472.203)**	**35.909.388**	**(131.643)**
- Patrimonio netto di competenza dei terzi (escluso utile/perdita)	89.348		82.205	
- Utile (perdita) di competenza dei terzi	7.222	7.222	6.963	6.963
PATRIMONIO NETTO DEI TERZI	**96.570**	**7.222**	**89.168**	**6.963**
TOTALE PATRIMONIO NETTO CONSOLIDATO	**38.539.284**	**(464.981)**	**35.998.556**	**(124.680)**

FONDI PER RISCHI ED ONERI

La posta ammonta a € 28.765.457 mila con una variazione in diminuzione di € 1.760.904 mila rispetto al 31 dicembre 2004.

Si riportano di seguito la composizione e la movimentazione dell'esercizio:

Descrizione	Saldo al 31.12.2004	Accantonamenti	Utilizzi	Rilascio fondi eccedenti	Riclassifiche	Saldo al 31.12.2005
Fondo per trattamento di quiescenza e obblighi simili	2.803		(71)		(10)	2.722
Fondo imposte, anche differite	3.663	11.775	(31)	(266)	33.196	48.337
Fondo ristrutturazione industriale	120.130		(60.761)			59.369
Fondo ristrutturazione ex lege 448/98 e relativo fondo integrativo	23.403.287		(966.377)		51.028	22.487.938
Fondo rettifica valore cespiti	728.684		(728.684)			0
Fondo manutenzione ordinaria ed interessi intercalari	4.243.192					4.243.192
Fondo per altri rischi ed oneri	2.024.602	181.800	(195.181)	(65.858)	(21.464)	1.923.899
TOTALE	30.526.361	193.575	(1.951.105)	(66.124)	62.750	28.765.457

Fondo per trattamento di quiescenza e obblighi simili

Il Fondo per trattamento di quiescenza e obblighi simili ammonta a € 2.722 mila e si riferisce al fondo costituito da SITA S.p.A. a titolo di fondo integrativo TFR e fondo per collocamento in quiescenza ai fini dell'incentivazione all'esodo anticipato del personale.

Fondo imposte, anche differite

Il fondo risulta così movimentato:

Descrizione	Saldo al 31.12.2004	Accantonamenti	Utilizzi	Rilascio fondi eccedenti	Riclassifiche	Saldo al 31.12.2005
Fondo imposte	3.620	8.544		(266)		11.899
Fondo imposte differite	43	3.231	(31)		33.196	36.438
TOTALE	3.663	11.776	(31)	(266)	33.195	48.337

Il notevole incremento del fondo imposte è dovuto essenzialmente agli accantonamenti effettuati da RFI S.p.A. (€ 8.470 mila) a fronte di cartelle di pagamento in materia di "interessi su omesso o ritardato versamento di ritenute alla fonte" per gli anni d'imposta 1993 – 1994 – 1995 – 1996 – 2000.

Esso è, inoltre, costituito:

- per € 357 mila dall'accantonamento effettuato da RFI S.p.A. a seguito della notifica da parte dell'Agenzia delle Entrate, Ufficio Roma 4, di 85 atti del 2003, 6 atti del 2004 ed 1 del 2005 di accertamento violazione e irrogazione sanzione in materia di tasse di concessioni governative sui telefoni cellulari per gli anni 2000, 2001 e 2002. Tali atti di accertamento sono stati impugnati, notificando distinti ricorsi alla suddetta Agenzia;
- per € 2.430 mila dall'accantonamento prudenziale per ICI effettuato da RFI S.p.A. nel 2002, in merito alla manifestata probabilità che da parte di Enti territoriali vengano avviate attività di accertamento finalizzate al recupero dell'ICI sulle unità immobiliari di stazione;
- per € 144 mila da accantonamenti prudenziali effettuati da FS Cargo S.p.A. negli esercizi precedenti;
- per € 398 mila da accantonamenti effettuati da TAV S.p.A. negli esercizi precedenti, a fronte di Processi Verbali di Constatazione formulati dalla Guardia di Finanza e conseguenti avvisi di rettifica dell'Ufficio delle Entrate riguardanti IVA, Imposte dirette ed altre imposte. Gli Amministratori della Società, sulla base delle positive sentenze, pur se ancora suscettibili di impugnativa, e del parere largamente positivo espresso, a suo tempo, dai consulenti incaricati, hanno confermato il giudizio – sotto un profilo contabile e tributario – dell'inconsistenza dei rilievi formulati. Non è stato effettuato pertanto alcun ulteriore stanziamento nell'esercizio;
- per € 291 mila da imposte differite calcolate sulle rettifiche di consolidamento.

L'incremento del fondo imposte differite è dovuto:

- all'accantonamento effettuato da T.A.V. S.p.A. (€ 2.910 mila) della quota IRAP di competenza dell'esercizio in corso, liquidabile negli esercizi futuri, a seguito dell'agevolazione prevista dalla normativa fiscale che stabilisce la possibilità di ridurre il valore delle opere ultrannuali per tener conto dei rischi contrattuali in misura non superiore al 2% del valore delle stesse. Tale trattamento, adottato in fase di presentazione della dichiarazione dei redditi 2004, ha comportato una riclassifica dalla voce "Debiti tributari" per la quota parte relativa all'esercizio precedente (€ 13.421 mila);
- alla riclassifica effettuata da Ferrovie Real Estate (€ 19.775 mila) dalla voce "Fondo Oneri Immobili di Trading" per tener conto del maggior onere fiscale implicito, riconosciuto al momento della scissione, per la quota parte degli immobili di trading aventi un valore netto contabile superiore al costo fiscalmente riconosciuto.

Fondo ristrutturazione industriale

Tale fondo è stato costituito nel bilancio 1993 dall'allora Capogruppo Ferrovie dello Stato – Società di Trasporti e Servizi per Azioni (ora RFI S.p.A.), con apporti dello Stato per € 1.807.599 mila, a fronte degli oneri previsti nel piano di investimenti che la stessa Capogruppo si era impegnata a realizzare con il Contratto di Programma 1993. Negli esercizi successivi il Fondo è stato in larga parte utilizzato a fronte di detti oneri.

Nel corso del 2000, parte del fondo, pari a € 300.980 mila, è stato trasferito con la cessione di ramo d'azienda a Trenitalia S.p.A. la quale ha anche provveduto ad incrementarlo di € 427.847 mila con l'attribuzione di parte della differenza tra il prezzo d'acquisto del Ramo d'Azienda e il suo maggiore patrimonio netto contabile ("Badwill").

Attualmente residua la sola quota del fondo di pertinenza di Trenitalia S.p.A., la quale ha provveduto ad utilizzarlo nel corso dell'esercizio 2005 per € 60.762 mila a fronte degli oneri per incentivi agli esodi sostenuti nel periodo.

Il valore residuo del fondo, dopo gli utilizzi, è ritenuto congruo in relazione agli oneri per incentivi agli esodi che sono emersi a seguito degli attuali obiettivi di ridimensionamento dell'organico.

Nella tabella sono riportate le movimentazioni registrate dell'esercizio:

Fondo Ristrutturazione industriale	Con apporti dello Stato	A complemento	Totale
Saldo al 31.12.2004	19.940	100.190	120.130
Incrementi			
Utilizzi	(19.940)	(40.822)	(60.762)
Saldo al 31.12.2005	0	59.369	59.369

Fondo ristrutturazione ex lege 448/98 e relativo fondo integrativo

Il Fondo di ristrutturazione fu costituito in attuazione dell'art. 43, comma 5, della legge 448/98, e in conformità a quanto deliberato dall'Assemblea Ordinaria e Straordinaria dell'allora Capogruppo Ferrovie dello Stato - Società di Trasporti e Servizi per Azioni (ora RFI S.p.A.) del 14 giugno 1999, per complessivi € 26.038.086 mila, di cui € 9.188.941 mila già riflessi nel bilancio al 31 dicembre 1998, nei limiti delle riserve esistenti e € 16.849.145 mila stanziati nel corso dell'esercizio 1999 a fronte di pari diminuzione del capitale sociale e, marginalmente, di residue riserve.

A valere sugli esercizi dal 1998 al 2001 tale fondo è stato utilizzato, come consentito dal DPR 277/98, per complessivi € 3.909.015 mila, a fronte delle quote annuali di ammortamento relative ai beni del ramo d'azienda Infrastruttura.

E' stato inoltre utilizzato:

- nell'esercizio 2000 per la copertura della minusvalenza di € 2.742.386 mila sul compendio aziendale costituente "l'Azienda Trasporto" accertata in sede di cessione dello stesso da parte dell'allora Ferrovie dello Stato – Società di Trasporti e Servizi per azioni (ora RFI S.p.A.) alla società controllata Trenitalia S.p.A.;
- nell'esercizio 2001 per fronteggiare i maggiori oneri (€ 109.636 mila) derivati a RFI S.p.A. dagli esodi incentivati non coperti dal fondo ristrutturazione industriale, ora azzerato.

Tali utilizzi del fondo sono stati effettuati in conformità alle modalità stabilite dall'Assemblea ordinaria del 14 giugno 1999 e successive delibere e previa specifica autorizzazione

dell'azionista in sede assembleare.

Al 31 dicembre 2005 il fondo di ristrutturazione ex lege 448/98 è pari a € 19.277.049 mila.

Il relativo fondo integrativo è stato costituito in sede di recepimento nel bilancio al 31 dicembre 2002 delle valutazioni peritali del patrimonio economico di RFI S.p.A.

Nell'esercizio 2005 è stato incrementato per € 51.027 mila a seguito della scissione di Ferrovie Real Estate in data 25.7.2005 ed è stato utilizzato, analogamente agli esercizi 2002, 2003 e 2004, per far fronte agli oneri derivanti dagli ammortamenti, dalle svalutazioni dei cespiti e dalle minusvalenze relative ai cespiti stessi, come di seguito dettagliato:

	Fondo ex lege 448/98	Fondo integrativo
Saldo al 31.12.2004	19.277.049	4.126.238
Incremento da scissione di Ferrovie Real Estate		51.027
Utilizzi:		
- relativi ad ammortamenti		(958.398)
- relativi a minusvalenze		(7.979)
Saldo al 31.12.2005	19.277.049	3.210.888

Con riferimento alle minusvalenze coperte dal fondo, si precisa che € 7.672 mila derivano da radiazioni di cespiti e per € 307 mila per la copertura delle minusvalenze ordinarie.

Fondo rettifiche di valore dei cespiti

Tale fondo è stato costituito da Trenitalia S.p.A. con l'attribuzione di parte della differenza tra il prezzo di acquisto del Ramo di Azienda Trasporto ed il suo maggior patrimonio netto contabile che, in coerenza con le risultanze della perizia valutativa del ramo stesso, è stato posto in relazione alle immobilizzazioni materiali acquisite (materiale rotabile, impianti di officina e scorta tecnica) le quali, seppure pienamente utilizzabili, sono risultate di ridotta redditività.

Per quanto riguarda il suo integrale utilizzo nel corso del 2005, si rinvia ai commenti riportati nella Sezione 2 "Criteri di redazione del bilancio consolidato e criteri di valutazione di Gruppo" della presente Nota Integrativa.

Fondo oneri di manutenzione ordinaria ed interessi intercalari

Il fondo, pari a € 4.243.192 mila al 31 dicembre 2005, non è stato movimentato nel corso dell'esercizio. Si rimanda per ogni approfondimento a quanto riportato nella Sezione 2 "Criteri di redazione del bilancio consolidato e criteri di valutazione di Gruppo" della presente Nota Integrativa.

Fondo per altri rischi ed oneri

Si evidenzia il dettaglio e la movimentazione intervenuta nell'esercizio degli altri fondi.

Descrizione	Saldo al 31.12.2004	Accantonamenti (1)	Utilizzi	Rilascio fondi eccedenti	Riclassifiche	Saldo al 31.12.2005
- Competenze al personale da definire	2.425	855	(1.942)		50	1.388
- Crediti v/ Minist. Econ. e Finanze personale in mobilità c/o Enti pubblici territoriali	20.614					20.614
- T.F.R. medici fiduciari	797	64	(112)	(99)		650
- Ristorni commerciali	41		(23)			18
- Adeguamento valore scorte	26.361				(4.025)	22.336
- Contenzioso nei confronti del personale e dei terzi	939.105	144.438	(120.737)	(6.310)	8.644	965.140
- Fondo sostituzione e smaltimento traverse	4.490	700	(2.457)			2.733
- Fondo decoibentazione rotabili	23.952		(2.695)			21.257
- Prestazioni continuative ex OPAFS in corso di definiz.	1.278		(103)			1.175
- Decremento valore dei cespiti	2.287				(2.287)	0
- Fondo oneri partecipazioni	10.783		(977)	(1.291)	(207)	8.308
- Fondo oneri per esodi incentivati	77.437		(35.938)			41.499
- Fondo rischi contrattuali	4.223	1.803	(659)		128	5.495
- Fondo oneri e perdite beni patrimoniali	575.382		(20.987)	(51.027)	(19.775)	483.593
- Altri rischi minori	335.427	33.940	(8.551)	(7.131)	(3.992)	349.693
TOTALE	**2.024.602**	**181.800**	**(195.181)**	**(65.858)**	**(21.464)**	**1.923.899**

(1) Di cui € 177.869 mila per accantonamenti del periodo e € 3.931 mila imputati ad altre voci di conto economico.

Crediti verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze per personale in mobilità presso Enti pubblici territoriali

Il fondo è stato costituito a fronte dei crediti iscritti in bilancio da RFI S.p.A. per un ammontare pari alle riduzioni delle somme dovute dallo Stato per Contratti di Programma e di Servizio Pubblico, operate in corrispondenza degli oneri relativi al personale trasferito ad altri Enti della Pubblica Amministrazione. Il fondo residuo rappresenta l'ammontare dei crediti tuttora iscritti in bilancio.

Fondo adeguamento valore scorte

Il fondo riflette quanto ritenuto necessario per far fronte alla presumibile perdita di valore dei materiali in giacenza a lenta movimentazione nel loro complesso. Il fondo è stato parzialmente utilizzato/riclassificato a seguito di un incremento della consistenza del fondo svalutazione rimanenze, in considerazione della stima delle scorte da radiare e svalutare nel 2006.

Fondi relativi al contenzioso

Si riferiscono al contenzioso nei confronti del personale e di terzi.

Per il personale l'ammontare dei possibili oneri accantonati è da porre in relazione alle contestazioni in essere ed alle cause attivate presso le competenti sedi, riguardanti essenzialmente rivendicazioni economiche e di carriera, nonché il risarcimento dei danni subiti per malattie professionali.

Per quanto riguarda i terzi, si tratta essenzialmente di contenzioso in essere nei confronti di fornitori per appalti di opere, servizi e forniture, nonché di contenzioso potenziale relativo a riserve avanzate dai fornitori.

Gli incrementi dei fondi in questione si riferiscono principalmente ad accantonamenti effettuati da RFI S.p.A. (€ 98.161 mila), da Trenitalia S.p.A. (€ 31.857 mila) e da Ferrovie Real Estate (€ 11.228 mila) a seguito di una revisione delle possibili soccombenze in controversie con il personale e con i terzi.

I decrementi dei fondi, imputabili principalmente ad RFI S.p.A. (€ 91.389 mila) e Trenitalia S.p.A (€ 34.104 mila), sono dovuti alla copertura delle spese relative a vertenze chiuse nell'esercizio.

Fondo sostituzione e smaltimento traverse

Come già indicato nei bilanci precedenti, il fondo è stato costituito per far a fronte al costo che la società RFI S.p.A. dovrà sostenere per la completa sostituzione di numerose traversine sulle quali sono stati rilevati difetti tecnici di costruzione.

Nel corso dell'esercizio 2005 è stato utilizzato a fronte degli oneri in questione (€ 2.457 mila), ed è stato incrementato sulla base della stima dei costi futuri da sostenere (€ 700 mila).

Fondo decoibentazione rotabili

Il fondo è stato utilizzato da Trenitalia S.p.A. a fronte degli oneri sostenuti nell'esercizio per la decoibentazione da amianto del materiale rotabile ai sensi della normativa vigente (€ 2.695 mila). Dopo tale utilizzo il fondo in questione è stato ritenuto congruo e, pertanto, non si è proceduto ad effettuare nuovi accantonamenti.

Fondo oneri per esodi incentivati

Nel corso dell'esercizio il fondo, costituito a fronte degli oneri previsti per incentivare l'esodo anticipato del personale, è stato utilizzato da RFI S.p.A. per € 33.589 mila, da Ferservizi S.p.A. per € 1.252 mila e dalla Capogruppo per € 1.098 mila per gli oneri sostenuti nell'esercizio.

Fondi oneri e perdite beni patrimoniali

Tale fondo è riferito principalmente alla quota del fondo integrativo al fondo di ristrutturazione ex lege 448/98 che RFI S.p.A. ha attribuito ai beni patrimoniali di trading e strumentali (officine di manutenzione), trasferito nel 2003 con l'operazione di scissione a beneficio di Ferrovie Real Estate S.p.A.

Il fondo era stato costituito a fronte delle minusvalenze e degli oneri di vendita (inclusi quelli finanziari) dei beni di trading, nonché a fronte della ridotta redditività delle officine trasferite.

Nel corso del 2004 è stata completata da parte di Ferrovie Real Estate S.p.A. la valutazione degli immobili di trading. Tale valutazione ha tenuto conto delle condizioni del mercato immobiliare e delle prospettive di vendita dei singoli immobili. Alla fine dell'attività, condotta da azienda del settore, si è provveduto all'allocazione del fondo alle singole voci dell'attivo laddove l'immobile presentava un valore netto contabile superiore a quello di perizia/mercato. Nell'allocazione del fondo si è tenuto conto anche delle commissioni di vendita che verranno riconosciute alla società Ferservizi S.p.A.

Il fondo nell'esercizio è stato utilizzato:

- a copertura delle minusvalenze sulle vendite effettuate nell'esercizio (€ 3.483);
- a parziale copertura degli oneri finanziari generati dal contratto di finanziamento con la Banca OPI (€ 6.812 mila);
- a parziale copertura degli ammortamenti dell'esercizio (€ 8.716 mila), per la copertura degli oneri di bonifica delle officine (€ 1.882 mila) e a fronte dei costi per le attività catastali su officine (€ 93 mila).

Il fondo in questione è stato, inoltre, soggetto a riclassifiche per € 51.027 mila a seguito della già citata scissione del 25 luglio 2005 alla società consociata RFI e per 19.775 mila al "Fondo imposte differite" per tener conto del maggior onere fiscale implicito, riconosciuto al momento della scissione, per la quota parte degli immobili di trading aventi un valore netto contabile superiore al costo fiscalmente riconosciuto.

L'ammontare residuo del fondo, pari a € 483.593 mila, permane in bilancio in considerazione del progetto di assestamento del patrimonio immobiliare del Gruppo Ferrovie, i futuri oneri finanziari generati dal contratto di finanziamento con Banca OPI, relativamente alla vendita di beni per i quali non sono al momento prevedibili future plusvalenze, ed eventuali oneri per altre attività di bonifica che dovessero rendersi necessarie.

Altri rischi minori

Trattasi di fondi rischi ed oneri di natura residuale.

L'incremento dell'esercizio è da attribuire principalmente a:

- accantonamenti effettuati da Ferrovie Real Estate per € 25.007 mila per lavori di manutenzione straordinaria che la Società si è impegnata a sostenere, durante il periodo di durata del contratto di locazione stipulato con gli acquirenti;

- accantonamenti per € 4.000 mila operati da RFI S.p.A. per "Cassa Conguaglio Settore Elettrico". Trattasi di un fondo istituito nell'esercizio 2005 a copertura di eventuali conguagli negativi inerenti energia elettrica per trazione;
- accantonamenti effettuati da Fercredit S.p.A. per € 2.780 mila per fronteggiare rischi su crediti eventuali come consentito dal comma 6° dell'art. 20 del D. Lgs. 27 gennaio 1992 n. 87.

Si segnala infine che la Capogruppo ha provveduto all'adeguamento del fondo costituito nel 2003 a fronte degli oneri netti stimati relativi alla operazione di interest rate swap affiancata alla operazione di cartolarizzazione dei crediti fiscali, rilasciando la quota del fondo eccedente (€ 5.746 mila). Per effetto di tale riduzione il fondo in questione è passato da € 22.300 mila a € 16.554 mila. La riduzione ha interessato la voce di conto economico A 5) "Altri ricavi e proventi".

TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO

La posta ammonta a € 3.258.175 mila, con un incremento di € 27.573 mila rispetto al 31 dicembre 2004.

Si riporta di seguito la movimentazione della voce avvenuta nell'esercizio:

Trattamento di fine rapporto lavoro subordinato	
Consistenza del fondo al 31.12.2004	3.230.602
Incrementi:	
Accantonamenti e Rivalutazioni (1)	314.487
Decrementi:	(294.762)
Altre variazioni	7.848
Consistenza del fondo al 31.12.2005	3.258.175

(1) di cui € 314.091 mila iscritti a "costo del lavoro" e € 396 mila iscritti ad altre voci di conto economico

La voce accoglie sia il trattamento di fine rapporto riguardante il personale delle società consolidate e della Capogruppo, sia l'indennità di buonuscita, istituto assimilabile al trattamento di fine rapporto, riferito al solo personale con CCNL delle Attività Ferroviarie (Capogruppo, RFI S.p.A., Trenitalia S.p.A., Ferservizi S.p.A., Ferrovie Real Estate S.p.A. e Italferr S.p.A.) e rappresenta il debito nei confronti dei dipendenti delle succitate società maturato per il periodo di lavoro prestato a tutto il 31 dicembre 1995, anno di passaggio al regime TFR, che viene rivalutato in analogia a quanto previsto per tale istituto.

DEBITI

La posta ammonta a € 26.486.866 mila con una variazione in aumento di € 4.987.716 mila rispetto al 31 dicembre 2004.

Debiti: Obbligazioni

La voce ammonta complessivamente a € 1.492.400 mila ed è così dettagliata:

Descrizione	31.12.2005	31.12.2004	Differenze
Obbligazioni	1.492.400	892.400	600.000
TOTALE	**1.492.400**	**892.400**	**600.000**

L'importo della voce è interamente esigibile oltre i cinque anni ed è riferito a undici prestiti obbligazionari, emessi dalla Capogruppo e sottoscritti interamente dalla società Eurofima, il cui dettaglio è indicato nella tabella seguente.

Emissioni	Importo	Data di emissione	Durata (anni)
Serie 1	200.000	28/12/2003	15
Serie 2	200.000	28/12/2003	15
Serie 3	149.400	13/12/2004	14
Serie 4	160.000	13/12/2004	15
Serie 5	183.000	16/12/2004	15
Serie 6	194.000	15/12/2005	10,5
Serie 7	32.300	15/12/2005	10,5
Serie 8	83.000	28/10/2005	9,5
Serie 9	62.700	28/10/2005	13
Serie 10	62.700	31/10/2005	14,5
Serie 11	165.300	31/10/2005	9,5

Il ricorso a detti prestiti è finalizzato al finanziamento di investimenti della società Trenitalia S.p.A. per il programma di ammodernamento del materiale rotabile.

Il rimborso dei prestiti è previsto in unica soluzione alla scadenza ed il godimento delle cedole è semestrale a tasso d'interesse variabile. I titoli non prevedono quotazioni su "mercati ufficiali", Borse nazionali od estere, non potranno essere oggetto di negoziazione e rimarranno nel bilancio di Eurofima in qualità di unico proprietario.

Per corrispondere ai requisiti di garanzia statutariamente richiesti da Eurofima a supporto di tutti i finanziamenti concessi fino ad oggi ai propri clienti/azionisti e per mantenere la proprietà del materiale rotabile in capo a Trenitalia S.p.A. l'operazione prevede la costituzione di pegno sui beni oggetto di finanziamento.

Alla Capogruppo è affidato il ruolo di "custode" dei beni medesimi, soddisfacendo in tal modo i requisiti di "spossessamento" richiesti dall'articolo 2786 del Codice Civile per la validità e l'efficacia del pegno.

Debiti: Debiti verso soci per finanziamenti

La voce ammonta a € 77 mila ed è così dettagliata:

Descrizione	31.12.2005	31.12.2004	Differenze
Debiti verso soci per finanziamenti	77	316	(239)
TOTALE	77	316	(239)

La voce è riferibile interamente a Metroscai S.c.a.r.l. (€ 74 mila) e a TX Logistik AG (€ 3 mila).

Debiti verso banche e verso altri finanziatori

Le voci ammontano complessivamente a € 18.819.764 mila e sono così dettagliate:

Descrizione	31.12.2005	31.12.2004	Differenze
Debiti verso Banche	6.117.345	8.174.454	(2.057.109)
Debiti verso altri finanziatori:			
- Cassa Depositi e Prestiti	470.961	495.412	(24.451)
- Infrastrutture S.p.A.	12.219.096	6.423.000	5.796.096
- Altri finanziatori	12.362	16.765	(4.403)
	12.702.419	6.935.177	5.767.242
TOTALE	**18.819.764**	**15.109.631**	**3.710.133**

Per una migliore esposizione, la società TAV S.p.A. ha provveduto a classificare dalla voce "Debiti verso banche" alla voce "Debiti verso altri finanziatori" i finanziamenti concessi dalla Cassa Depositi e Prestiti, mentre la società Sita S.p.A. ha esposto nella voce "Debiti verso banche" finanziamenti ricevuti, precedentemente classificati nella voce "Altri finanziatori". Per omogeneità di confronto dei dati analoghe riclassifiche hanno interessato anche i valori al 31 dicembre 2004 e precisamente:

- per la TAV S.p.A. da "Debiti verso banche" a "Cassa Depositi e Prestiti" € 448.944 mila;
- per la Sita S.p.A. da "Altri finanziatori" a "Debiti verso banche" per € 8.010 mila.

L'importo della voce "Debiti verso banche" esigibile oltre i cinque anni ammonta a € 4.325.974 mila ed è riconducibile essenzialmente a TAV S.p.A. (€ 2.234.988 mila) e a Trenitalia S.p.A. (€ 2.000.000 mila).

L'importo della voce "Debiti verso altri finanziatori" esigibile oltre i cinque anni ammonta a € 11.165.325 mila ed è riconducibile a TAV S.p.A.

Il decremento della voce "Debiti verso banche" è dovuto, principalmente, all'effetto combinato tra:

- il rimborso parziale da parte di Ferrovie Real Estate S.p.A. del prestito contratto con la Banca OPI S.p.A. per € 475.000 mila e l'estinzione da parte di RFI S.p.A. del debito verso la suddetta banca trasferito con la scissione per € 142.488 mila;
- il finanziamento a medio/lungo termine ottenuto da Trenitalia S.p.A. concesso dalla Banca Europea per gli Investimenti (BEI) per € 600.000 mila destinato alla copertura dei fabbisogni finanziari per il progetto di riassetto e riammodernamento del materiale rotabile, rimborsabile a partire dal 27 giugno 2014 in 8 rate semestrali consecutive ciascuna di € 75.000 mila. Il finanziamento prevede, a partire dal 27 giugno 2006 e fino alla scadenza del 27 dicembre 2017, la corresponsione di interessi semestrali posticipati calcolati al tasso Euribor a 6 mesi maggiorato di uno spread dello 0,010% annuo;
- l'incremento delle linee di credito a breve, i rinnovi di quelli già esistenti alla fine dell'esercizio precedente e la concessione di nuovi da parte della Banca Nazionale del Lavoro (€ 100.000 mila) e da Banca Intesa (€ 100.000 mila) a Trenitalia S.p.A.;
- l'estinzione da parte di TAV S.p.A. di alcuni prestiti a seguito dell'operazione di ristrutturazione dei debiti a suo tempo contratti verso il sistema bancario, ai sensi della legge 78/1994, nonché il rimborso di quote in scadenza (€ 2.490.255 mila);

In particolare, con riferimento a quest'ultimo punto si rammenta che, nel corso dei precedenti esercizi, la società TAV S.p.A. ha stipulato con primari Istituti Finanziari, otto contratti di "Interest Rate Swap", su un capitale nozionale di € 3.632.000 mila, al fine di coprirsi dai rischi connessi alla fluttuazione dei tassi di interesse. La società ha trasformato l'indebitamento da tasso variabile a tasso fisso relativamente ai finanziamenti a lungo termine. La sottoscrizione di tali contratti è avvenuta, di concerto con il Ministero dell'Economia e delle Finanze, al fine di predefinire e stabilizzare, in un'ottica di lungo periodo l'onere complessivo dell'indebitamento legato al progetto Alta Capacità/Alta Velocità in misura fissa e con l'obiettivo anche di facilitare la determinazione prospettica degli andamenti economici delle iniziative.

Nel corso dell'esercizio, come illustrato nella Relazione sulla Gestione, la conclusione della ristrutturazione dei finanziamenti ha determinato oltre l'estinzione del debito anche il trasferimento a Infrastrutture S.p.A. dei relativi contratti di copertura precedentemente accesi. Pertanto, al 31 dicembre 2005 risultano ancora in essere tre contratti di "Interest rate swap", su un capitale nozionale di € 1.263.250 mila.

L'andamento dei tassi di interesse ha determinato, nell'esercizio 2005, differenziali negativi contabilizzati nella voce "Oneri finanziari" di ammontare pari a € 59.131 mila.

Il notevole incremento della voce "Debiti verso altri finanziatori" è da imputarsi essenzialmente ai finanziamenti concessi da Infrastrutture S.p.A. alla TAV S.p.A., anche a

seguito della già citata operazione di rifinanziamento dell'intero valore nominale del debito ristrutturato.

In particolare, nel corso dell'esercizio sono stati stipulati i contratti relativi alle successive nove tranches (Project Loans Tranches) del prestito bullet relativo al programma di finanziamento del progetto Alta Velocità/Alta Capacità sottoscritto da TAV S.p.A., RFI S.p.A. (nel doppio ruolo di finanziato e garante) e Infrastrutture S.p.A., per un ammontare complessivo di 5.450 milioni di euro con le seguenti caratteristiche:

- settimo Project Loan Tranche di € 350 milioni, durata 40 anni, al tasso annuo del 5,024%;
- ottavo Project Loan Tranche di € 250 milioni, durata 40 anni, al tasso annuo del 4,8%;
- nono Project Loan Tranche di € 250 milioni, durata 40 anni, al tasso annuo del 5,024%;
- decimo Project Loan Tranche di € 500 milioni, durata 30 anni, al tasso annuo del 4,8825%;
- undicesimo Project Loan Tranche di € 700 milioni, durata 30 anni, al tasso annuo del 5,2%;
- dodicesimo Project Loan Tranche di € 1.000 milioni, durata 40 anni, al tasso annuo del 5,48%;
- tredicesimo Project Loan Tranche di € 300 milioni, durata 30 anni, al tasso annuo del 4,072%;
- quattordicesimo Project Loan Tranche di € 100 milioni, durata 30 anni, al tasso annuo del 4,147%;
- quindicesimo Project Loan Tranche di € 2.000 milioni, durata 2 anni, al tasso annuo Euroribor + 0,02%.

A fronte dei contratti stipulati nell'esercizio ed in quello precedente, l'incremento dei finanziamenti è stato pari a € 5.676.096 mila, per cui alla data del 31 dicembre 2005 Infrastrutture S.p.A. ha erogato finanziamenti a TAV S.p.A. per € 12.021.171 mila e a RFI S.p.A. per € 197.925 mila.

In tema di garanzie, l'art. 75 della Legge Finanziaria 2003 prevede che al fine di preservare l'equilibrio economico e finanziario del debito nei confronti di Infrastrutture S.p.A. è a carico dello Stato l'integrazione dell'onere per il servizio del debito che non è adeguatamente remunerabile utilizzando i soli flussi di cassa previsionali per il periodo di sfruttamento economico del sistema Alta Velocità/Alta Capacità. In aggiunta a ciò, RFI S.p.A. garantisce ai sensi dell'art. 1936 e successivi del Codice Civile la somma massima di € 4.184 milioni.

Nel corso del precedente esercizio a seguito di specifiche lettere di autorizzazione concesse da TAV S.p.A. e RFI S.p.A., Infrastrutture S.p.A. ha stipulato due Forward Rate Swaps per un capitale nozionale pari a € 500.000 mila cadauno rispettivamente con UBS Limited e Morgan Stanley per la copertura del costo del rifinanziamento dal 2014 al 2024 del primo Project Loan Tranche, fissando lo stesso ad un tasso rispettivamente del 5,755% e del 5,767%.

Relativamente alle operazioni di interest rate swaps e forward rate swaps, l'attuale proiezione della curva dei tassi di interesse genera un valore attuale dei differenziali futuri di ammontare pari a circa € 312 milioni. Il realizzarsi di tali differenziali negativi come, peraltro, di possibili differenziali positivi è legato all'andamento futuro dei tassi di interesse e sarà rilevato in conformità ai principi contabili di generale accettazione, in quanto relativi a contratti di copertura, per competenza, se e nella misura in cui effettivamente si realizzeranno.

Il decremento della voce "Cassa Depositi e Prestiti" è dovuto al rimborso, effettuato da TAV S.p.A. e da RFI S.p.A., delle quote dei prestiti scadute nell'esercizio, rispettivamente, per € 10.087 mila e € 14.364 mila.

Acconti

La voce ammonta a € 477.382 mila, con un incremento di € 374.607 mila rispetto al 31 dicembre 2004.

Gli importi più significativi riguardano RFI S.p.A. (€ 408.333 mila), Italferr S.p.A. (€ 30.133 mila) e Trenitalia S.p.A. (€ 20.643 mila) e sono relativi ad anticipi ricevuti da clienti per lavori da eseguire e per vendite di materiali e di beni patrimoniali ancora da effettuare.

Non vi sono debiti esigibili oltre i cinque anni.

Debiti verso fornitori

La voce ammonta a € 3.695.272 mila con un incremento di € 228.301 mila rispetto al 31 dicembre 2004. Essa è così dettagliata:

Descrizione	31.12.2005	31.12.2004	Differenze
Fornitori ordinari	3.575.087	3.338.783	236.304
Amministrazioni dello Stato e altre amm.ni pubbliche	32.529	8.596	23.933
Ferrovie Estere	64.300	96.347	(32.047)
Ferrovie in concessione	22.261	22.171	90
Agenzie ed altre Aziende di trasporto	1.095	1.074	21
TOTALE	**3.695.272**	**3.466.971**	**228.301**

La variazione in aumento della voce "Fornitori ordinari" è dovuta essenzialmente all'effetto differenziale tra i maggiori debiti verso fornitori ed appaltatori fatti registrare da RFI S.p.A. (€ 289.025 mila), Trenitalia S.p.A. (€ 107.424 mila), Grandi Stazioni S.p.A. (€ 17.093 mila) e Sita S.p.A. (€ 13.950) e i minori debiti di TAV S.p.A. (€ 220.124 mila).

I debiti verso Pubbliche Amministrazioni registrano un incremento rispetto all'esercizio 2004 attribuibile essenzialmente a RFI S.p.A. per l'acquisizione di aree per la realizzazione di un passante ferroviario nella stazione AV/AC di Firenze (€ 21.823 mila).

La diminuzione della voce "Ferrovie Estere" è dovuta, per € 31.983 mila, a Trenitalia S.p.A. ed è imputabile al diminuito volume dei prodotti da traffico merci internazionale venduti in Italia.

Non vi sono debiti esigibili oltre i cinque anni.

Debiti verso imprese controllate

La voce ammonta a € 7 mila con una diminuzione di € 4 mila rispetto al 31 dicembre 2004.

L'intero importo è esigibile entro l'esercizio ed è relativo a debiti commerciali verso la società SAP S.r.l. (€ 3 mila) in liquidazione e verso la società Tevere TPL S.p.A (€ 4 mila).

Debiti verso imprese collegate

La voce ammonta a € 158.104 mila con una variazione in aumento di € 33.988 mila rispetto al 31 dicembre 2004. Essa è così dettagliata per natura:

Natura	31.12.2005	31.12.2004	Differenze
Commerciali	138.533	120.440	18.093
Finanziari			
- c/c intersocietario	19.184	3.517	15.667
Altri:	387	159	228
TOTALE	**158.104**	**124.116**	**33.988**

I debiti verso imprese collegate sono relativi essenzialmente a rapporti di natura commerciale; quelli di importo più significativo riguardano le società T.S.F. S.p.A. (€ 106.899 mila), L.T.F S.p.A. (€ 11.911 mila), Cisalpino A.G. (€ 11.035 mila), Wisco S.p.A. (€ 2.786 mila), Isfort S.p.A. (€ 1.384 mila) e Sodai S.p.A. (€ 1.322 mila).

I debiti verso la collegata T.S.F. S.p.A. sono dovuti principalmente al contratto di "outsourcing" per il servizio di assistenza tecnica, manutenzione e sviluppo di software nei confronti della Capogruppo, RFI S.p.A., Trenitalia S.p.A. e Ferservizi S.p.A.

I debiti di natura finanziaria si riferiscono esclusivamente all'apertura del c/c intersocietario da parte di T.S.F. S.p.A. (€ 19.184 mila).

Non vi sono debiti esigibili oltre i cinque anni.

Debiti tributari

La voce ammonta a € 144.607 mila con un decremento di € 27.324 mila rispetto al 31 dicembre 2004. Essa è così dettagliata:

	31.12.2005	31.12.2004	Differenze
IRES/IRPEG	0	83	(83)
IVA	26.914	35.693	(8.779)
IRAP	9.984	20.207	(10.223)
Ritenute alla fonte	105.643	114.003	(8.360)
Altri	2.066	1.945	121
TOTALE	**144.607**	**171.931**	**(27.324)**

I debiti di natura tributaria riguardano, essenzialmente, le imposte per IRAP ed IVA, nonchè le ritenute operate nei confronti dei lavoratori dipendenti ed autonomi in qualità di sostituto d'imposta da versare all'Erario. Non vi sono debiti esigibili oltre i cinque anni.

Debiti verso Istituti di previdenza e di sicurezza sociale

La voce ammonta a € 413.730 mila con un decremento di € 14.449 mila rispetto al 31 dicembre 2004.

Essa è così dettagliata:

Descrizione	31.12.2005	31.12.2004	Differenze
INPS	169.934	175.149	(5.215)
PREVINDAI	2.174	1.636	538
INAIL	120.833	126.787	(5.954)
Debiti per contributi su competenze da liquidare e fondo ferie non godute	110.044	111.751	(1.707)
Altri	10.745	12.856	(2.111)
TOTALE	**413.730**	**428.179**	**(14.449)**

La voce accoglie, oltre alle ritenute a carico del personale ed ai contributi a carico del datore di lavoro rimasti da versare al 31 dicembre 2005, anche l'ammontare dei contributi calcolati sulle competenze al personale accertate, ma non ancora liquidate, e sul fondo ferie non godute.

I debiti nei confronti dell'INAIL rappresentano il residuo della riserva matematica relativa alle prestazioni antecedenti il trasferimento delle competenze assicurative (1° gennaio 1996); il decremento è dovuto al versamento delle rate di ammortamento rimborsate nell'esercizio.

Non vi sono debiti esigibili oltre i cinque anni.

Altri debiti

La voce ammonta a € 1.285.523 mila con un incremento di € 82.695 mila rispetto al 31 dicembre 2004. Essa è così dettagliata:

Descrizione	31.12.2005	31.12.2004	Differenze
Personale	476.091	439.777	36.314
Personale per ferie non godute	121.913	130.498	(8.585)
Ministero Economia e Finanze	2.283	86.545	(84.262)
Compensi organi sociali	1.152	1.040	112
Fondo a gestione bilaterale	114.322	108.628	5.694
Depositi cauzionali	31.447	27.564	3.883
Altre imprese partecipate	166.320	179.410	(13.090)
Creditori diversi	371.995	229.366	142.629
TOTALE	**1.285.523**	**1.202.828**	**82.695**

I debiti verso il personale sono relativi all'accertamento dei costi per competenze maturate, non ancora liquidate e alle ferie maturate e non godute alla fine dell'esercizio.

L'incremento dei debiti verso il personale è dovuto essenzialmente a Trenitalia S.p.A. (€ 37.150 mila) ed è relativo ad accantonamenti per esodi avvenuti a dicembre ma ancora da liquidare.

Il decremento dei debiti verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze è attribuibile alla compensazione effettuata da RFI S.p.A. (€ 84.183 mila) nel mese di Novembre 2005 con i crediti residui relativi all'anno 2004.

L'incremento della voce "Creditori diversi" è da attribuire all'effetto combinato dei maggiori debiti della Capogruppo (€ 27.677 mila), Sita S.p.A. (€ 34.810 mila), Fercredit S.p.A. (€ 83.625 mila) e di TX Logistik Austria AG (€ 12.239 mila) e i minori debiti di RFI S.p.A. (€ 15.101 mila).

Non vi sono debiti esigibili oltre i cinque anni.

RATEI E RISCONTI PASSIVI

I ratei e risconti ammontano a € 645.711 mila (€ 563.341 mila al 31 dicembre 2004) e sono dettagliati come segue:

Dettaglio	31.12.2005	31.12.2004	Differenze
AGGIO SU PRESTITI	114.916	24.648	90.268
RATEI PASSIVI			
Fitti passivi		133	(133)
Interessi passivi	360.001	177.494	182.507
Altri ratei passivi	11.962	3.191	8.771
	371.963	**180.818**	**191.145**
RISCONTI PASSIVI			
Fitti attivi	10.939	8.178	2.761
Interessi attivi	1.344	1.303	41
Canoni e concessioni attivi	114.870	334.646	(219.776)
Altri risconti passivi	31.679	13.748	17.931
	158.832	**357.875**	**(199.043)**
TOTALE	**645.711**	**563.341**	**82.370**

L'aggio su prestiti è relativo a TAV S.p.A. (€ 111.004 mila) e a RFI S.p.A. (€ 3.911 mila) per finanziamenti erogati da Infrastrutture S.p.A.

L'incremento dei ratei passivi, relativi agli interessi passivi sui prestiti a medio lungo termine maturati nell'esercizio e non liquidati, è attribuibile essenzialmente a TAV S.p.A. (€ 181.295 mila).

La riduzione dei risconti passivi per canoni e concessioni attivi è riconducibile a RFI S.p.A. ed è relativa principalmente alla chiusura del risconto passivo relativo al contratto IPSE 2000 (€ 215.000 mila) a seguito della transazione del 9.5.2005, come già riferito nella Relazione sulla Gestione. La composizione dei risconti residui è la seguente:

- quota di ricavi di competenza di esercizi futuri derivanti dalla cessione a Basictel S.p.A. (€ 105.573 mila) dei diritti di utilizzazione degli elettrodotti per il passaggio di cavi in fibre ottiche, aventi durata trentennale;
- cessione alla Società Infostrada S.p.A. (€ 9.296 mila) del diritto d'uso delle fibre inerti, compresa l'installazione e sostituzione di separatori di fibre e di altre attrezzature necessarie per collegare le fibre inerti con le altri parti delle reti IS (Impianti di Segnalamento e Sicurezza della Circolazione Treni).

La voce "Altri risconti passivi" comprende quote di contributi concessi dallo Stato a RFI S.p.A. (€ 6.344 mila) per ripristinare le opere danneggiate dall'alluvione del Piemonte del 1994.

Nella tabella seguente è riportata la ripartizione dell'aggio di emissione con l'indicazione degli importi con scadenza entro e oltre l'esercizio e oltre i cinque anni.

Descrizione	Ammontare	Entro l'esercizio	Oltre l'esercizio	Di cui oltre i cinque anni
PLT serie 6^	23.816	833	22.983	19.648
PLT serie 11^	91.100	3.185	87.915	75.167
TOTALE	**114.916**	**4.018**	**110.898**	**94.815**

CONTI D'ORDINE

I conti d'ordine comprendono principalmente:

- l'ammontare dei rischi per garanzie prestate per € 3.523.806 mila (€ 2.021.644 mila al 31 dicembre 2004) e degli altri rischi per € 592 mila (€ 1.065 mila al 31 dicembre 2004). La voce comprende il valore dei pegni sul materiale rotabile rilasciati dalla società Trenitalia S.p.A. a favore di Eurofima, pari ad € 1.492.400 mila, a garanzia del finanziamento a medio/lungo termine, di pari importo, da questa concesso alla Capogruppo. La voce si incrementa, rispetto all'esercizio precedente, di € 600.000 mila. Si segnala che la società Ecolog S.p.A. ha provveduto ad una più corretta classificazione delle garanzie rilasciate a partire dall'esercizio 2005; tale riclassifica, per una migliore comparazione dei dati, ha interessato anche l'esercizio 2004 per € 41.946 mila;
- gli impegni per € 7.216.570 mila (€ 9.136.670 mila al 31 dicembre 2004), riconducibili principalmente alla società TAV S.p.A. (€ 4.157.690 mila) per i residui impegni verso i General Contractor per la realizzazione delle tratte ad Alta Velocità/Alta Capacità e alla società Trenitalia S.p.A. (€ 2.565.801 mila) per gli investimenti da realizzare sul materiale rotabile, in termini di nuove acquisizioni e di migliorie sull'esistente. Si segnala che la voce "Titoli in consegna", che accoglieva il valore dei depositi cauzionali ricevuti dalla società Sita S.p.A., è stata azzerata a partire dal corrente esercizio, in base ai Principi contabili di gruppo; per una migliore comparazione dei dati, è stato portato a zero anche l'ammontare della voce per l'esercizio 2004 (€ 194 mila);
- il valore del materiale rotabile di proprietà di Eurofima per € 320.283 mila (€ 324.358 mila al 31 dicembre 2004), che indica il valore residuo dei mutui a suo tempo contratti dalla allora Capogruppo con Eurofima (Società europea per il finanziamento del materiale ferroviario) e successivamente imputati al Ministero dell'Economia e delle Finanze (ai sensi della legge n. 662/1996) con garanzia sul materiale rotabile, attualmente iscritto ai conti d'ordine della società Trenitalia S.p.A. Il materiale rotabile sarà trasferito alla società stessa all'atto dell'estinzione dei relativi mutui;
- le fonti di finanziamento, previste dal Contratto di Programma con lo Stato e da altre leggi, per la realizzazione degli investimenti da parte delle società RFI S.p.A. e Trenitalia S.p.A.. La copertura finanziaria dei suddetti investimenti si realizza per € 5.190.263 mila con fondi già provveduti e per € 19.372.000 mila con fondi da provvedere. Si segnala che l'ammontare dei fondi da provvedere include le "Altre fonti di finanziamento da provvedere non ricomprese nel Contratto di Programma";
- il valore del fondo di solidarietà, iscritto nel bilancio della Capogruppo per € 21.046 mila (€ 19.533 mila al 31 dicembre 2004);
- gli altri conti d'ordine per € 14.243 mila (€ 9.365 mila al 31 dicembre 2004).

CONTO ECONOMICO

Di seguito vengono analizzati i ricavi e i costi dell'esercizio 2005 raffrontati con l'esercizio precedente.

VALORE DELLA PRODUZIONE

Il valore della produzione ammonta a € 10.079.487 mila, con una variazione in diminuzione di € 388.918 mila rispetto all'esercizio 2004.

Esso risulta così composto:

Descrizione	2005	2004	Differenze
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	5.245.199	5.151.175	94.024
Variazioni delle rimanenze di prodotti in corso di lavorazione, semilavorati e finiti	(219.679)	(166.366)	(53.313)
Variazione dei lavori in corso su ordinazione	11.177	8.196	2.981
Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni	1.651.038	1.462.335	188.703
Altri ricavi e proventi	3.391.752	4.013.065	(621.313)
TOTALE	**10.079.487**	**10.468.405**	**(388.918)**

Il dettaglio delle voci che costituiscono il valore della produzione è illustrato nelle tabelle e nei commenti di seguito esposti.

Ricavi delle vendite e delle prestazioni

La voce ammonta a € 5.245.199 mila ed è così dettagliata:

Descrizione	2005	2004	Differenze
Prodotti del traffico viaggiatori			
Clientela ordinaria:			
-Traffico interno	2.126.660	2.073.363	53.297
-Traffico internazionale	198.451	211.919	(13.468)
	2.325.111	2.285.282	39.829
Contratti di servizio pubblico con			
Enti pubblici territoriali	1.331.155	1.311.430	19.725
Totale ricavi viaggiatori	**3.656.266**	**3.596.712**	**59.554**
Prodotti del traffico merci			
Clientela ordinaria:			
-Traffico interno	530.697	430.939	99.758
-Traffico internazionale	331.809	403.588	(71.779)
Totale ricavi merci	**862.506**	**834.527**	**27.979**
Contratto di servizio pubblico con lo Stato	**480.563**	**480.563**	**0**
Totale prodotti del traffico	**4.999.335**	**4.911.802**	**87.533**
Altri ricavi delle vendite e delle prestazioni	**245.864**	**239.373**	**6.491**
TOTALE	**5.245.199**	**5.151.175**	**94.024**

Come evidenziato dal confronto con l'esercizio precedente, i ricavi da traffico interno viaggiatori registrano un incremento di € 53.297 mila, imputabile principalmente a due fattori:

- al potenziamento dell'offerta da parte di Trenitalia S.p.A. dei treni del segmento Eurostar per i viaggiatori a media/lunga percorrenza (+ € 26.134 mila rispetto al 2004);
- ai maggiori treni-km offerti su specifiche realtà territoriali, a seguito delle richieste avanzate dagli enti locali e all'aggiornamento delle tariffe applicate in Abruzzo, Sardegna, Valle d'Aosta, Emilia Romagna, Marche, Toscana, Lombardia, Trentino Alto Adige e Veneto.

I ricavi del traffico internazionale viaggiatori registrano, invece, una flessione pari a € 13.468 mila, dovuta alla concorrenza aerea low-cost sulle medie/lunghe distanze.

La variazione positiva intervenuta rispetto all'esercizio precedente della voce "Contratti di Servizio Pubblico con Enti Pubblici Territoriali" (€ 19.725 mila) è imputabile principalmente ai maggiori servizi aggiuntivi richiesti dalle amministrazioni locali a Trenitalia S.p.A. Tale voce comprende:

- i corrispettivi dalle Regioni a statuto ordinario per i servizi di trasporto resi da Trenitalia S.p.A., in relazione ai contratti di servizio sottoscritti con le singole Regioni, secondo quanto previsto dalla legge 422/97 e dal DPCM del 16 novembre del 2000 (€ 1.205.420 mila), e i corrispettivi derivanti dai contratti per servizi aggiuntivi sottoscritti con gli enti locali (€ 52.829 mila);
- i corrispettivi dalle Regioni per i servizi di trasporto effettuati da Sita S.p.A. (€ 72.906 mila).

Il settore del trasporto merci ha registrato, rispetto al 2004, un incremento di € 27.979 mila, dovuto essenzialmente all'effetto differenziale tra:

- i minori ricavi realizzati da Trenitalia S.p.A. (€ 33.575 mila), soprattutto nel traffico internazionale (€ 61.897 mila), parzialmente compensati da un aumento del traffico interno (€ 28.322);
- i minori trasporti, sia nazionali che internazionali, di rifiuti effettuati da Ecolog S.p.A. (€ 19.157 mila), per il "Commissario di Governo delegato per l'emergenza rifiuti Regione Campania";
- i maggiori ricavi fatti registrare da Omniaexpress S.p.A. (€ 11.790 mila) a seguito della stipula di nuovi contratti con il Ministero della Difesa e da Omnia Logistica (€ 8.211 mila) e da Cargo Chemical (€ 8.402 mila), grazie al rafforzamento del portafoglio clienti già esistente ed all'avvio di nuove relazioni di traffico.

Tale voce si è inoltre incrementata per effetto dell'entrata nell'area di consolidamento della nuova società TX Logistik che, insieme alle proprie controllate, determina un incremento di € 50.357 mila.

I contributi ricevuti da Trenitalia S.p.A. per il Contratto di Servizio Pubblico sono rimasti invariati rispetto all'esercizio precedente e risultano così suddivisi:

Contratto di Servizio Pubblico con lo Stato	2005	2004	Differenze
Obblighi tariffari e di servizio:			
- per il trasporto viaggiatori	361.778	361.778	0
- per il trasporto merci	118.785	118.785	0
TOTALE	**480.563**	**480.563**	**0**

Tali contributi risultano iscritti in base a quanto stanziato con legge n. 311 del 30 dicembre 2004 (Legge Finanziaria 2005) e previsti dal Contratto di Servizio Pubblico Viaggiatori 2004-2005, firmato dalle parti il 6 marzo 2006, e dal Contratto di Servizio Pubblico Merci, per l'analogo periodo, quest'ultimo ancora in fase di perfezionamento.

In particolare, i contributi per il trasporto viaggiatori sono relativi al Contratto di Servizio Pubblico con le Regioni a statuto speciale (€ 218.203 mila), che rimangono fuori dal disposto del DPCM del 16 novembre 2000, e al servizio viaggiatori notturno per agevolazioni e gratuità tariffarie per determinate categorie di viaggiatori (€ 143.575 mila).

La voce "Altri ricavi delle vendite e prestazioni" registra un incremento di € 6.491 mila ed è così costituita:

Descrizione	2005	2004	Differenze
- Vendite di materiali	8.001	10.930	(2.929)
- Prestazioni a terzi	146.075	133.653	12.422
- Canoni e noli di materiale rotabile e altro	33.064	38.558	(5.494)
- Corrispettivi binari di raccordo stazioni e tronchi di confine	24.436	29.208	(4.772)
- Altri ricavi	34.288	27.024	7.264
TOTALE	**245.864**	**239.373**	**6.491**

I ricavi da "Prestazioni a terzi" sono principalmente dovuti a RFI S.p.A. (€ 55.244 mila) Trenitalia S.p.A. (€ 45.109 mila), Serfer S.p.A. (€ 11.954 mila), Metropark S.p.A. (€ 6.011 mila), Italferr S.p.A. (€ 4.597 mila) e a Net S.p.A. (€ 4.382 mila); la variazione in aumento è dovuta in massima parte ai ricavi per manutenzione del materiale rotabile effettuata da Trenitalia S.p.A. e da maggiori prestazioni sanitarie effettuate verso il mercato esterno da RFI. Inoltre, è entrata in piena operatività la gestione dei depositi bagagli e di altri servizi da parte di Grandi Stazioni Servizi S.r.l., che ha comportato un incremento dei ricavi di € 2.503 mila.

I ricavi per "Canoni e noli di materiale rotabile ed altro" sono dovuti quasi esclusivamente a Trenitalia S.p.A. (€ 32.223 mila), mentre i ricavi da "Corrispettivi per binari di raccordo, stazioni e tronchi di confine" sono attribuibili alla stessa Trenitalia S.p.A. (€ 15.326 mila), a RFI S.p.A. (€ 5.472 mila) e a Serfer S.p.A. (€ 3.629 mila).

Variazione delle rimanenze di prodotti in corso di lavorazione, semilavorati e finiti

La voce presenta un saldo negativo di € 219.679 mila, imputabile interamente a Ferrovie Real Estate S.p.A., dovuto alla vendita di alcuni immobili e terreni iscritti nel portafoglio di trading della società (€ 224.378 mila), compensato dall'incremento dei lavori in corso su immobili in ristrutturazione (€ 4.699 mila).

Variazione dei lavori in corso su ordinazione

La voce ammonta a € 11.177 mila ed è attribuibile essenzialmente alla variazione in aumento delle commesse in corso di realizzazione per conto di terzi a cura della società Italferr S.p.A. (€ 8.366 mila), e ai lavori di manutenzione al materiale rotabile eseguiti presso le officine da Trenitalia S.p.A. (€ 2.929 mila).

Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni

La voce ammonta a € 1.651.038 mila ed è attribuibile essenzialmente alle società Trenitalia S.p.A. (€ 282.386 mila) per la manutenzione incrementativa dei rotabili effettuata presso le officine, RFI S.p.A. (€ 477.317 mila) per l'attività di investimento sulla rete tradizionale, Italferr S.p.A. (€ 142.714 mila) per le commesse di investimento realizzate per il gruppo ed infine TAV S.p.A. (€ 735.544 mila) per gli oneri finanziari ed i costi di struttura relativi alle commesse d'investimento del progetto Alta Velocità/Alta Capacità.

Altri ricavi e proventi

La voce ammonta a € 3.391.752 mila ed è così dettagliata :

Descrizione	2005	2004	Differenze
Contratto di Programma	**1.289.100**	**1.304.000**	**(14.900)**
Contributi da U.E.	**124**	**316**	**(192)**
Contributi da Stato, Enti Pubblici Territoriali e altri	**56.886**	**21.100**	**35.786**
Utilizzo fondo ristrutturazione ex lege 448/98			
e relativo fondo integrativo	**958.705**	**1.830.782**	**(872.077)**
Utilizzo fondo rettifica valore cespiti	**0**	**48.773**	**(48.773)**
Utilizzo fondo oneri e perdite patrimoniali	**20.986**	**50.374**	**(29.388)**
Altri			
Contributi sostitutivi regimi tariffari speciali	263.900	0	263.900
Sopravvenienze attive da normale aggiornamento stime	77.314	107.353	(30.039)
Plusvalenze gestione caratteristica	35.542	53.413	(17.871)
Proventi immobiliari	114.769	139.211	(24.442)
Vendita immobili e terreni trading	398.614	355.769	42.845
Proventi diversi	175.811	101.974	73.837
TOTALE	**3.391.752**	**4.013.065**	**(621.313)**

I contributi da Contratto di Programma, riconducibili alla società RFI S.p.A., si riferiscono a contributi erogati a copertura:

- degli oneri di manutenzione ordinaria dell'infrastruttura, ovvero i costi sostenuti per la manutenzione della rete (compresa anche la manutenzione eccezionale);
- degli extra costi di condotta (K2), ovvero dello sconto praticato alle aziende di trasporto a causa del ritardo nell'adeguamento dell'infrastruttura alle esigenze delle Imprese Ferroviarie di utilizzare il macchinista unico sulle linee;
- degli oneri demaniali, ovvero dei costi relativi agli oneri concessori ed alle tasse concessionali derivanti dall'uso di beni demaniali;
- delle perdite del servizio traghetto con la Sardegna e la Sicilia;
- dei contributi relativi all'art. 14.4 D. Lgs n. 188/2003 per la riduzione dei costi di fornitura dell'infrastruttura e l'entità dei diritti di accesso.

I contributi in conto esercizio per il 2005 sono stati iscritti in misura pari a quanto stabilito dalla legge 30 dicembre 2004, n. 311 (Legge Finanziaria 2005), che all'art. 1, comma 299, dispone un'ulteriore riduzione di € 15 milioni relativamente al cap. 1541, in aggiunta alla riduzione di € 75 milioni già disposta dalla Legge 30 luglio 2004 n. 191 per l'esercizio 2004.

Secondo quanto previsto dall'art. 17 del Contratto di Programma, la Società deve presentare entro il 30 giugno 2006 apposita rendicontazione che attesti l'entità degli extra-costi di condotta sostenuti, nonché degli oneri concessori e tasse concessionali, al fine di determinare le eventuali differenze annuali rispetto ai contributi riconosciuti in via preventiva. Su tali basi saranno definiti con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti gli eventuali conguagli sulle somme già riconosciute per il 2005. I contributi suddetti sono stati quindi contabilizzati nel rispetto di tale disposto normativo.

Nella voce "Contributi da Stato, Enti Pubblici Territoriali ed altri" sono compresi:

- i contributi ricevuti dalla società Sita S.p.A. (€ 20.451 mila) da parte di Comuni, Province e Regioni per l'attività di trasporto;
- i contributi ricevuti da Trenitalia S.p.A. (€ 17.412 mila), Italcontainer S.p.A. (€ 15.060 mila) e Cargo Chemical S.p.A. (€ 1.955 mila) erogati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti sulla base della legge 166/2003 che prevede incentivi in favore degli operatori intermodali che si avvalgono del trasporto su rotaia dei container. Tali contributi sono relativi agli anni 2003-2005.

La voce "Contributi sostitutivi regimi tariffari speciali", relativa ad RFI S.p.A., è stata introdotta in seguito al cambiamento delle modalità di gestione dei regimi tariffari speciali del settore elettrico.

Dal 1° gennaio 2005, infatti, con delibera AEEG n° 148/04, è in vigore la nuova procedura che prevede che ai regimi tariffari speciali (tra cui RFI S.p.A.) venga applicata per le proprie utenze la tariffa di mercato (vincolato o libero). Successivamente la Cassa Conguaglio Settore Elettrico (CCSE) rimborsa ai titolari di regimi tariffari speciali la differenza tra la tariffa pagata e la tariffa speciale. Pertanto l'incremento della posta "Altri proventi" va correlato con il corrispondente aumento della voce di costo relativa all'energia elettrica ricompresa tra le "Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci", a cui si fa rimando per lo specifico commento.

L'utilizzo del "Fondo ristrutturazione ex lege 448/98 e relativo fondo integrativo", riconducibile alla società RFI S.p.A., è relativo alla totale copertura degli oneri di ammortamento (€ 958.398 mila) e delle minusvalenze ordinarie da dismissione cespiti (€ 307 mila).

L'utilizzo del "Fondo oneri e perdite patrimoniali" è riconducibile a Ferrovie Real Estate S.p.A. ed è relativo alla parziale copertura (50%) degli oneri per ammortamenti relativi alle officine (€ 8.716 mila), degli oneri di bonifica (€ 1.881 mila) e degli oneri catastali (€ 93 mila); alla copertura delle minusvalenze registrate nel 2005 dalla vendita degli immobili di trading, che non sono stati oggetto di perizia (€ 3.484 mila), degli oneri finanziari generati dal contratto di finanziamento della Banca OPI S.p.A. (€ 6.812 mila).

Il decremento dei proventi immobiliari deriva principalmente da minori ricavi di Ferservizi S.p.A. (€ 13.606) per fee su attività di valorizzazione del patrimonio ferroviario effettuate nel 2004 e non nel 2005 e da minori proventi da locazioni di Metroscai S.c.a.r.l. (€ 3.224 mila) e di RFI S.p.A. (€ 7.826 mila).

Le vendite di immobili e terreni di trading, riconducibili a Ferrovie Real Estate S.p.A., derivano per € 394.798 mila dalla cessione di immobili e per € 3.816 mila dalla cessione di terreni.

COSTI DELLA PRODUZIONE

I costi della produzione ammontano a € 9.760.259 mila, con una variazione in aumento di € 166.625 mila rispetto all'esercizio 2004.

Essi risultano così composti:

Descrizione	2005	2004	Differenze
Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	1.147.869	750.681	397.188
Servizi	2.064.369	1.741.799	322.570
Godimento beni di terzi	118.784	126.695	(7.911)
Personale	4.593.050	4.470.483	122.567
Ammortamenti e svalutazioni	1.475.873	2.589.387	(1.113.514)
Variazione delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	56.397	(36.772)	93.169
Accantonamenti per rischi	151.497	184.533	(33.036)
Altri accantonamenti	26.372	10.516	15.856
Oneri diversi di gestione	126.048	89.562	36.486
TOTALE	**9.760.259**	**9.926.884**	**(166.625)**

Il dettaglio delle voci che costituiscono i costi della produzione è illustrato nelle tabelle e nei commenti di seguito esposti.

Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci

La voce ammonta a € 1.147.869 mila ed è così dettagliata:

Descrizione	2005	2004	Differenze
Acquisto di materiali	755.256	637.089	118.167
Energia elettrica per la trazione dei treni	350.000	80.000	270.000
Illuminazione e forza motrice	42.613	33.592	9.021
TOTALE	**1.147.869**	**750.681**	**397.188**

Nella voce "Acquisto di materiali" la variazione in aumento di € 118.167 mila rispetto all'esercizio precedente è attribuibile principalmente a Trenitalia S.p.A. (€ 68.450 mila), in seguito all'incremento dell'acquisto dei materiali di scorta destinati sia alla manutenzione corrente che agli investimenti e a RFI S.p.A. (€ 49.115 mila) per l'acquisto di materiali di magazzino. L'incremento è inoltre correlato all'aumento dei prezzi dei carburanti e dei combustibili.

Nella voce "Energia elettrica per la trazione dei treni" l'incremento è totalmente attribuibile a RFI S.p.A. ed è conseguente al nuovo regime tariffario speciale, come meglio descritto nel

commento della voce "Contributi sostitutivi regimi tariffari speciali" negli "Altri ricavi e Proventi".

Anche nella voce "Illuminazione e forza motrice" l'incremento è attribuibile principalmente a RFI S.p.A. (€ 6.584 mila).

Servizi

La voce ammonta a € 2.064.369 mila ed è così dettagliata:

Descrizione	2005	2004	Differenze
Servizi e lavori appaltati:			
-pulizia	185.330	176.858	8.472
-servizi sostitutivi	13.909	12.272	1.637
-altri	278.500	225.398	53.102
Manutenzioni e riparazioni:			
-beni immobili	230.850	213.125	17.725
-beni mobili	294.585	135.185	159.400
Concorsi e compensi ad altre ferrovie	25.749	38.816	(13.067)
Consulenze	25.866	29.581	(3.715)
Prestazioni professionali	68.577	54.408	14.169
Prestazioni personale in prestito	13.276	13.925	(649)
Utenze	74.683	79.581	(4.898)
Premi assicurativi	75.803	68.963	6.840
Spese postali e postelegrafoniche	2.671	2.273	398
Software	141.352	128.780	12.572
Carrozze letto e ristorazione	78.653	47.888	30.765
Provvigioni	78.730	75.910	2.820
Pubblicita' e marketing	51.772	35.951	15.821
Compensi organi sociali	4.230	10.467	(6.237)
Istruzione professionale	11.301	13.222	(1.921)
Buoni pasto e mense	67.421	69.535	(2.114)
Viaggi e soggiorno	50.990	44.108	6.882
Trasporti e spedizioni	101.995	112.715	(10.720)
Altre prestazioni di terzi	188.127	152.838	35.289
TOTALE	**2.064.369**	**1.741.799**	**322.570**

Le variazioni più significative riguardano:

- nell'ambito della voce "Altri servizi appaltati" i maggiori costi per pedaggio sostenuti da Trenitalia S.p.A. (€ 14.038 mila) nei confronti della società SBB per l'utilizzo delle tracce orarie sul territorio svizzero da parte dei treni Artesia, nonché i costi per servizi di trazione ferroviaria sostenuti dalla società TX Logistik, che insieme alle proprie controllate, determina un incremento della voce di € 45.575 mila, essendo per la prima volta nell'area di consolidamento. Di contro, si segnala una diminuzione di servizi appaltati della TAV S.p.A. (€ 6.212 mila) a seguito della minore attività della società;
- "Manutenzione beni immobili", che presentano un incremento di € 17.725 mila, principalmente riconducibile a RFI S.p.A. (€ 9.931 mila) a seguito di interventi manutentivi sull'infrastruttura a carattere ordinario e a carattere eccezionale a seguito di calamità naturali, a Centostazioni S.p.A. (€ 4.595 mila) e a Trenitalia S.p.A. (€ 2.896 mila);
- "Manutenzione beni mobili", che presentano un incremento di € 159.400 mila riconducibile interamente a Trenitalia S.p.A. (€ 158.107 mila) ed imputabile per € 114.363 all'effetto della manutenzione ciclica precedentemente capitalizzata, come più ampiamente spiegato nella sezione dedicata ai criteri di redazione del bilancio e per € 43.744 mila ad un aumento dei volumi resosi necessario per mantenere in efficienza il parco rotabili complessivamente piuttosto antiquato;
- "Carrozze letto e ristorazione" il cui aumento (€ 30.765 mila), anch'esso riconducibile interamente a Trenitalia S.p.A. è dovuto ai maggiori confort offerti a bordo dei treni Intercity, Eurocity ed Eurostar, nonché alla rinegoziazione contrattuale effettuata già a partire dai primi mesi del 2005 per i servizi di assistenza, accoglienza, accompagnamento della clientela;
- "Pubblicità e marketing" il cui incremento è essenzialmente riconducibile alla Capogruppo (€ 5.552 mila) e a Trenitalia S.p.A. (€ 8.498 mila) ed è derivante dalle campagne pubblicitarie istituzionali sulle maggiori reti televisive nazionali, nonché a quelle a carattere straordinario effettuate in occasione del centenario e per il lancio commerciale dell'Alta Velocità.

Ai fini di una migliore e più dettagliata rappresentazione sono state effettuate alcune riclassifiche sui valori del 2004 e, precisamente:

- dalla voce "Altri servizi appaltati" alla voce "Trasporti e spedizioni" per € 112.715 mila;
- dalla voce "Altre prestazioni di terzi" alla voce "Prestazioni personale in prestito" (€ 12.679 mila) relativamente ai costi sostenuti per lavoro interinale e stage.

Godimento di beni di terzi

La voce ammonta a € 118.784 mila ed è così dettagliata:

Descrizione	2005	2004	Differenze
Locazioni immobili	27.888	11.777	16.111
Canoni leasing	284	364	(80)
Noli materiale ferroviario e bus	56.831	68.522	(11.691)
Altri costi	33.781	46.032	(12.251)
TOTALE	**118.784**	**126.695**	**(7.911)**

L'incremento della voce "Locazioni immobili" è attribuibile essenzialmente a Trenitalia S.p.A. (€ 4.457 mila) e Ferservizi S.p.A. (€ 2.675 mila) per locazioni esterne al gruppo e a Ferrovie Real Estate S.p.A. per le cosiddette operazioni "*Pacchetto a reddito*" (€ 6.982 mila).

La riduzione della voce "Noli materiale ferroviario e bus" è attribuibile principalmente a Trenitalia S.p.A. e deriva da un utilizzo più efficiente e razionale dei carri di proprietà delle ferrovie estere.

La voce "Altri costi" diminuisce in relazione ad una diversa classificazione rispetto allo scorso esercizio dei costi relativi al sistema GSM-R che RFI S.p.A. ha classificato nella voce "Altri" nell'ambito degli "Oneri diversi di gestione".

Personale

La voce ammonta a € 4.593.050 mila ed è così dettagliata:

Descrizione	2005	2004	Differenze
Salari e stipendi	3.405.905	3.308.559	97.346
Oneri sociali	844.360	844.047	313
Trattamento di fine rapporto	314.091	311.576	2.515
Altri costi	28.694	6.301	22.393
TOTALE	**4.593.050**	**4.470.483**	**122.567**

Il costo del personale presenta un incremento di € 122.567 mila rispetto all'esercizio precedente derivante essenzialmente:

- dall'incremento del costo medio unitario dovuto agli effetti economici di trascinamento del CCNL delle attività ferroviarie 2003/2004, a pieno regime dal 1° luglio 2004;
- dall'una tantum prevista dal rinnovo del suddetto contratto per il biennio 2005/2006, erogata nel mese di agosto 2005;
- dall'ulteriore aumento contrattuale a partire dal 1° settembre 2005.

Tale maggiore variazione non è riflessa in egual misura nell'andamento degli oneri contributivi a seguito della maggiore incidenza dei nuovi assunti, che godono di una contribuzione agevolata.

L'incremento della voce "Altri costi" è attribuibile al riconoscimento degli incentivi per il rinvio al pensionamento, meglio conosciuti come *Super Bonus* (ex lege 243/2004).

Ammortamenti e svalutazioni

La voce ammonta a € 1.475.873 mila ed è così dettagliata:

Descrizione	2005	2004	Differenze
Ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	89.880	78.035	11.845
Ammortamento delle immobilizzazioni materiali	1.363.485	2.482.652	(1.119.167)
Altre svalutazioni delle immobilizzazioni	799	4.603	(3.804)
Svalutazione dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilità liquide	21.709	24.097	(2.388)
TOTALE	**1.475.873**	**2.589.387**	**(1.113.514)**

Relativamente alle immobilizzazioni immateriali, l'introduzione di nuovi software ha prodotto un incremento degli ammortamenti, in particolare su Trenitalia S.p.A.(€ 6.693 mila), RFI S.p.A. (€ 2.887 mila), e la Capogruppo (€ 1.754 mila).

Il decremento della voce "Ammortamento delle immobilizzazioni materiali" (€ 1.119.167 mila) è dovuto principalmente:

- all'effetto differenziale tra i minori ammortamenti (€ 295.543 mila) effettuati da Trenitalia S.p.A. a seguito dello storno della manutenzione ciclica capitalizzata negli anni precedenti, con conseguente riduzione di valore del parco rotabili e i maggiori ammortamenti (€ 43.552 mila) a fronte di nuovi investimenti entrati in esercizio nell'anno;
- ai minori ammortamenti effettuati da RFI S.p.A. a seguito della riduzione delle aliquote di ammortamento di diverse classi di cespiti effettuata a seguito dell'attività di analisi sulla vita utile dei beni.

Variazione delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci

Le rimanenze sono diminuite di € 56.397 mila. Tale variazione è dovuta essenzialmente all'effetto combinato tra l'incremento registrato da Trenitalia S.p.A. (€ 20.860 mila) di giacenze di materiali di prima dotazione acquistati con il nuovo materiale rotabile e l'accantonamento effettuato dalla stessa al fondo svalutazione a seguito del piano di dismissione rotabili 2005-2009, di cui si è ampiamente parlato nel commento alla voce "Rimanenze" dell'attivo circolante.

Anche RFI S.p.A. registra una riduzione delle rimanenze (€ 8.622 mila) quale conseguenza del processo di razionalizzazione delle scorte, maggiore e più puntuale pianificazione dei fabbisogni.

Accantonamenti per rischi e altri accantonamenti

La voce ammonta a € 177.869 mila ed è così dettagliata:

Descrizione	2005	2004	Differenze
Accantonamenti per rischi			
- Contenzioso nei confronti del personale e dei terzi	144.438	78.249	66.189
- Altri rischi	7.059	106.284	(99.225)
	151.497	184.533	(33.036)
Altri accantonamenti	26.372	10.516	15.856
TOTALE	**177.869**	**195.049**	**(17.180)**

Gli accantonamenti per rischi della voce "Contenzioso con personale e terzi" è riferita principalmente ad RFI S.p.A. (€ 98.161 mila), a Trenitalia S.p.A. (€ 31.857 mila) e a Ferrovie Real Estate S.p.A. (€ 11.228 mila).

Gli "Altri accantonamenti" sono invece attribuibili principalmente a Ferrovie Real Estate S.p.A. (€ 25.007 mila) e sono relativi agli interventi di manutenzione straordinaria e alla messa a norma su immobili venduti nel 2004 e nel 2005 che la società dovrà effettuare.

Per una più approfondita trattazione si rimanda al commento delle corrispondenti poste del passivo.

Oneri diversi di gestione

La voce ammonta a € 126.048 mila, accoglie costi di natura residuale, ed è così dettagliata:

Descrizione	2005	2004	Differenze
Costi diversi			
- Minusvalenze da alienazione beni del ciclo produttivo	5.184	2.101	3.083
- Spese di rappresentanza	1.952	1.710	242
- Quote associative e contributi ad Enti vari	15.490	14.976	514
- Sopravvenienze passive da normale aggiornamento stime	22.446	24.293	(1.847)
- Altri	39.072	7.406	31.666
	84.144	50.486	33.658
Oneri tributari			
- IVA non detraibile	13.505	8.437	5.068
- ICI	10.451	11.100	(649)
- Altre imposte	17.948	19.539	(1.591)
	41.904	39.076	2.828
TOTALE	**126.048**	**89.562**	**36.486**

PROVENTI ED ONERI FINANZIARI

La gestione finanziaria presenta un saldo negativo di € 662.990 mila con una variazione in diminuzione di € 120.945 mila rispetto all'esercizio 2004. Essa risulta così composta:

Descrizione	2005	2004	Differenze
Proventi finanziari			
Proventi da partecipazioni			
- in imprese controllate e collegate	0	237	(237)
- in altre imprese	2.118	1.832	286
	2.118	2.069	49
Altri proventi finanziari			
Da crediti iscritti nelle immobilizzazioni			
- da imprese controllate e collegate	0	29	(29)
- altri	15	4	11
	15	33	(18)
Da titoli iscritti nell'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni	300	291	9
Proventi diversi dai precedenti			
- da imprese controllate e collegate	514	770	(256)
- da altri			
- interessi attivi su c/c bancari e postali	4.616	4.147	469
- proventi finanziari su altre operazioni di compravendita con obbligodi retrocessione			
- interessi attivi su pronti c/termine	5.631	7.893	(2.262)
- diversi	115.680	112.295	3.385
	126.441	125.105	1.336
Totale proventi finanziari	**128.874**	**127.498**	**1.376**
Oneri finanziari			
Interessi ed altri oneri			
- verso imprese controllate e collegate	583	362	221
- verso altri			
- su debiti obbligazionari	21.961	9.716	12.245
- su debiti verso istituti finanziari	747.232	599.829	147.403
- diversi	23.597	20.495	3.102
Totale oneri finanziari	**793.373**	**630.402**	**162.971**
Utili (perdite) su cambi			
- realizzate	512	(392)	904
- da realizzare	997	(38.749)	39.746
TOTALE PROVENTI E ONERI FINANZIARI	**(662.990)**	**(542.045)**	**(120.945)**

Il saldo della gestione finanziaria è composto principalmente da:

- interessi attivi su c/c bancari e postali realizzati principalmente dalla Capogruppo (€ 1.035 mila) e da RFI S.p.A. (€ 2.436 mila);
- interessi attivi su operazioni pronti contro termine realizzati essenzialmente dalla Capogruppo (€ 5.494 mila);

- proventi diversi relativi essenzialmente ad interessi attivi sui crediti IVA chiesti a rimborso da parte della Capogruppo (€ 31.985 mila) e TAV S.p.A. (€ 23.932 mila) e a interessi su crediti verso clienti realizzati principalmente da Fercredit (€ 20.272 mila);
- proventi relativi alle risultanze finanziarie dell'operazione di interest rate swap tra la Capogruppo e Euterpe Finance/Royal Bank of Scotland (€ 7.758 mila);
- interessi passivi su debiti obbligazionari, relativi ai prestiti sottoscritti dalla Capogruppo con la società Eurofima (€ 21.961 mila);
- interessi passivi su debiti verso banche ed altri finanziatori sostenuti prevalentemente da TAV S.p.A. (€ 674.831 mila), Trenitalia S.p.A. (€ 36.291 mila), Ferrovie Real Estate S.p.A. (€ 11.364 mila) e Fercredit (€ 11.474 mila);

La variazione più rilevante rispetto allo scorso esercizio si è registrata in quest'ultima voce a seguito dei nuovi contratti di finanziamento accesi dalla TAV S.p.A.

RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITA' FINANZIARIE

Le rivalutazioni e le svalutazioni riferite alle partecipazioni derivano dall'adeguamento delle stesse ai valori dei patrimoni netti al 31 dicembre 2004 e sono così dettagliate:

Rivalutazioni	2005	2004	Differenze
Artesia SAS	27	6	21
BOPA	0	460	(460)
Cemat S.p.A.	2.271	1.381	890
Cisalpino AG	3.922	6.024	(2.102)
Ferrovie Nord Milano S.p.A.	732	9.919	(9.187)
L.T.F. SAS	0	48	(48)
Pol Rail S.r.l.	70	535	(465)
Sideuropa S.r.l.	64	105	(41)
Società Alpe Adria S.p.A.	0	3	(3)
Tilo SA	0	34	(34)
TSF S.p.A.	4.347	5.513	(1.166)
Viaggi e Turismo Marozzi S.r.l.	92	331	(239)
S.G.T. S.p.A.	0	37	(37)
Sinter Inland Terminal S.p.A.	0	321	(321)
TOTALE	**11.525**	**24.717**	**(13.192)**

Svalutazioni	2005	2004	Differenze
S.G.T. S.p.A.	81	0	81
East Rail S.r.l.	0	49	(49)
Ferrovie Nord Milano Autoservizi S.p.A.	1.144	1.821	(677)
Firenze Parcheggi	0	7	(7)
Tilo SA	37	0	37
Hannibal	706	1.342	(636)
Isfort S.p.A.	43	62	(19)
L.T.F. SAS	53	0	53
Logistica SA	1.765	1.203	562
Logistica Mediterranea Cargo SA	18	561	(543)
Porta Sud S.p.A.	67	1	66
Sodai S.p.A.	237	124	113
M.T.O. Modena Terminal Operator S.r.l.	2	0	2
Sve Rail Italia S.r.l.	0	28	(28)
Consorzio Tren&Bus	3	0	3
Wisco S.p.A.	552	50	502
TOTALE	**4.708**	**5.248**	**(540)**

Per una più approfondita trattazione di rimanda alla sezione "Immobilizzazioni finanziarie: partecipazioni in imprese collegate"

PROVENTI ED ONERI STRAORDINARI

La gestione straordinaria presenta un saldo positivo di € 42.249 mila, con una variazione in aumento di € 7.346 mila rispetto all'esercizio 2004. Essi risultano così composti:

Descrizione	2005	2004	Differenze
PROVENTI STRAORDINARI			
- Plusvalenze da alienazioni	3.838	566	3.272
- Utilizzo fondo per ristrutturazione industriale e fondo oneri per esodi incentivati	95.603	39.481	56.122
- Utilizzo Fondo ristrutturazione ex lege 448/98 e relativo fondo integrativo	7.672	50.010	(42.338)
- Sopravvenienze attive	120.241	94.635	25.606
- Altri	14.377	28.421	(14.044)
	241.731	213.113	28.618
ONERI STRAORDINARI			
- Minusvalenze da alienazioni	7.672	51.283	(43.611)
- Oneri per esodi	95.603	39.964	55.639
- Imposte esercizi precedenti	16.402	6.719	9.683
- Sopravvenienze passive	71.566	73.552	(1.986)
- Altri	8.239	6.692	1.547
	199.482	178.210	21.272
TOTALE PROVENTI ED ONERI STRAORDINARI	**42.249**	**34.903**	**7.346**

Nell'ambito della gestione straordinaria sono da segnalare:

- le plusvalenze, essenzialmente realizzate da Sita S.p.A. (€ 2.090 mila) a seguito della vendita di un immobile e da Trenitalia S.p.A. a seguito della cessione della partecipazione in Metronapoli S.p.A. (€ 401 mila);
- l'utilizzo del "Fondo Ristrutturazione Industriale" per € 60.762 mila da parte di Trenitalia S.p.A. e l'utilizzo del "Fondo oneri per esodi incentivati" per € 33.589 mila da parte di RFI S.p.A., e per € 1.252 mila da parte di Ferservizi S.p.A.; tali proventi si contrappongono agli oneri per esodi incentivati del personale in esubero, iscritti tra i costi straordinari;
- l'utilizzo da parte di RFI S.p.A. del fondo integrativo fondo ristrutturazione ex lege 448/98 (€ 7.672 mila) che neutralizza le minusvalenze derivanti dalla vendita e dalla radiazione dei cespiti;

- le sopravvenienze attive (€ 33.633 mila) dovute alla cancellazione del debito nei confronti del personale per assegno di malattia, in quanto il nuovo contratto collettivo delle attività ferroviarie prevede il venir meno della ritenuta ai dipendenti e l'impegno delle società a garantire la corresponsione dei trattamenti economici previsti in caso di malattia;
- le sopravvenienze attive attribuibili principalmente a RFI S.p.A. (€ 45.986 mila), a Trenitalia S.p.A. (€ 21.895 mila) e a Sita S.p.A. (€ 8.917 mila);
- le imposte relative ad esercizi precedenti rilevate da RFI S.p.A. (€ 11.624 mila) e dalla Capogruppo (€ 2.676 mila), rispettivamente a fronte di cartelle esattoriali per omesso o ritardato pagamento di ritenute alla fonte per gli anni 1993, 1994, 1995, 1996 e 2000 e della variazione del pro rata IVA risultante dalla dichiarazione 2005;
- le sopravvenienze passive, riconducibili essenzialmente a Trenitalia S.p.A. (€ 19.593 mila), RFI S.p.A. (€ 32.463 mila), Ferrovie Real Estate S.p.A. (€ 4.329 mila), Ferservizi S.p.A. (€ 3.906 mila) e Sita S.p.A. (€ 3.150 mila).

Imposte sul reddito dell'esercizio correnti, differite e anticipate

Le imposte sui reddito ammontano a € 170.284 mila con una variazione in diminuzione di € 8.244 mila rispetto all'esercizio 2004. Esse risultano così composte:

Descrizione	2005	2004	Differenze
Imposte correnti			
-IRES	225	211	14
-IRAP	168.041	175.635	(7.594)
- Proventi da adesione al consolidato fiscale	0	(523)	523
	168.266	175.323	(7.057)
Imposte differite e anticipate			
-Anticipate	(1.681)	(218)	(1.463)
-Differite	3.699	3.423	276
	2.018	3.205	(1.187)
TOTALE	170.284	178.528	(8.244)

Come già per lo scorso esercizio, la Capogruppo e le società controllate hanno aderito al consolidato fiscale.

Con il consolidato nazionale la consolidante effettua, in sede di dichiarazione dei redditi del Gruppo, la determinazione di un'unica base imponibile mediante una compensazione integrale di tutti gli imponibili positivi e negativi. Per effetto delle perdite fiscali conferite nel 2005 da alcune società consolidate, il reddito imponibile del Gruppo è risultato negativo.

Pertanto, le imposte relative all'IRES e, conseguentemente, le imposte anticipate e differite iscritte nell'esercizio dalle società, sono state, ai fini del consolidato, stornate dal conto economico con un impatto positivo pari a € 73.169 mila.

L'IRES residua è relativa alla società controllata Metroscai S.c.a.r.l., che in quanto società consortile non ha aderito al consolidato fiscale.

SEZIONE 4
ALTRE INFORMAZIONI

Numero medio dei dipendenti

Il numero medio dei dipendenti del Gruppo FS ammonta a 99.057 unità (100.259 unità nell'esercizio 2004). Per una migliore comparazione con i dati dell'esercizio precedente, nella tabella a) viene esposta la consistenza media sia del personale della Capogruppo che di quello delle controllate Trenitalia S.p.A., RFI S.p.A., Ferservizi S.p.A., Italferr S.p.A. e Ferrovie Real Estate S.p.A., secondo la classificazione prevista dal nuovo CCNL delle Attività Ferroviarie, in vigore dal 2003.

a) Capogruppo e controllate Trenitalia S.p.A., RFI S.p.A., Ferservizi S.p.A., Italferr S.p.A. e Ferrovie Real Estate S.p.A.

PERSONALE	2005	2004	Differenze
Dirigenti	1.125	1.121	4
Quadri	15.143	14.954	189
Altro personale	78.470	79.960	(1.490)
TOTALE	**94.738**	**96.035**	**(1.297)**

b) Altre società del gruppo

PERSONALE	2005	2004	Differenze
Dirigenti	87	85	2
Quadri	240	225	15
Impiegati	955	897	58
Operai	3.037	3.017	20
TOTALE	**4.319**	**4.224**	**95**
CONSISTENZA MEDIA TOTALE	**99.057**	**100.259**	**(1.202)**

Compensi ad amministratori e sindaci

Si evidenziano i compensi complessivi spettanti agli Amministratori e ai membri del Collegio Sindacale della Capogruppo per lo svolgimento di tali funzioni anche in altre imprese consolidate.

PERCIPIENTI	2005	2004	Differenze
Amministratori	2.244 (**)	8.164 (*) (**)	(5.920)
Sindaci	142	157	(15)
TOTALE	**2.223**	**8.263**	**(6.040)**

(*) La cifra comprende le somme erogate a titolo di compenso e bonus per raggiungimento obiettivi del precedente Amministratore Delegato, giusta delibera del 10 maggio 2004, in coerenza anche con le indicazioni dell'Azionista.

(**) La cifra comprende tutti i compensi spettanti al Presidente e Amministratore Delegato, compresi gli importi relativi agli elementi variabili, in coerenza con quanto previsto dal rapporto di amministrazione. L'importo comprende, altresì, gli emolumenti previsti per i rimanenti Consiglieri di Amministrazione.

Cambi utilizzati al 31 dicembre 2005 a raffronto con l'esercizio precedente

Valute estere	Cambio al 31.12.2004	Cambio medio 2004	Cambio al 30.12.2005	Cambio medio 2005
Franco Svizzero	0,6481	0,6476	0,6430	0,6459
Corona Svedese			0,1065	0,1078
Corona ceca			0,0345	0,0336

Strumenti finanziari derivati

Come già riportato nella Relazione sulla gestione, la società TAV S.p.A. nei precedenti esercizi ha stipulato alcuni contratti di Interest Rate Swaps al fine di trasformare l'indebitamento verso il sistema bancario e finanziario da tasso variabile a tasso fisso, nonché, per quanto riguarda TAV S.p.A., dei Forward Rate Swaps per la copertura del costo dell'eventuale rifinanziamento del Project Loan Tranche 1 con Infrastrutture S.p.A.

La situazione dei contratti risulta essere la seguente:

Istituto finanziatore	Capitale originario di riferimento	Valore nozionale	Fair value	Interme diario swap	Data di stipula zione	Data di inizio	Data di scadenza	Parametro di indicizza zione	Tasso fisso
Interest Rate Swap:									
BEI	1.000.000	1.000.000	160.770	UBS Warburg	8/04/2002	15/06/2002	15/03/2024	EURIBOR	5,4830%
Cassa Depositi e Prestiti	250.000	231.250	31.136	Credit Suisse First Boston	22/07/2002	31/12/2002	31/12/2023	EURIBOR	5,0450%
BEI	32.000	32.000	5.221	UBS Warburg	23/07/ 2002	15/12/2002	15/12/2023	EURIBOR	5,3060%
Totale Interest Rate Swap	**1.282.000**	**1.263.250**	**197.127**						

Istituto finanziatore	Capitale originario di riferimento	Valore nozionale	Fair value	Interme diario swap	Data di stipula zione	Data di inizio	Data di scadenza	Parametro di indicizza zione	Tasso fisso
Forward Rate Swap:									
Infrastrutture S.p.A.	500.000	500.000	57.319	UBS Warburg	27/04/2004	9/09/2013	31/07/2024	EURIBOR	5,7550%
Infrastrutture S.p.A.	500.000	500.000	57.305	Morgan Stanley	28/04/2004	9/09/2013	31/07/2024	EURIBOR	5,7670%
Totale Forward Rate Swap	**1.000.000**	**1.000.000**	**114.624**						
Totale	**2.282.000**	**2.263.250**	**311.751**						

Per quanto concerne la Capogruppo, si rinvia a quanto illustrato nella Nota Integrativa alla voce "Immobilizzazioni finanziarie – Crediti verso altri".

Roma, 26 maggio 2006

Il Consiglio di Amministrazione

Il Presidente

ALLEGATO N. 1

ELENCO DELLE IMPRESE INCLUSE NEL CONSOLIDAMENTO CON METODO INTEGRALE

Denominazione	Sede	Capitale Sociale (€/1000)	Società Partecipante	% di Partecipazione
a) Impresa Controllante:				
Ferrovie dello Stato S.p.A.	Roma	38.790.425		
b) <u>Imprese controllate direttamente:</u>				
Trenitalia S.p.A.	Roma	2.896.457	Ferrovie dello Stato S.p.A.	100
Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. - RFI S.p.A.	Roma	29.932.999	Ferrovie dello Stato S.p.A.	100
Ferservizi S.p.A.	Roma	43.000	Ferrovie dello Stato S.p.A.	100
Ferrovie Real Estate S.p.A.	Roma	749.622	Ferrovie dello Stato S.p.A.	100
Fercredit - Servizi Finanziari S.p.A.	Roma	32.500	Ferrovie dello Stato S.p.A.	100
Italferr S.p.A.	Roma	14.186	Ferrovie dello Stato S.p.A.	100
FS Lab S.r.l.	Roma	1.000	Ferrovie dello Stato S.p.A.	100
Grandi Stazioni S.p.A.	Roma	4.304	Ferrovie dello Stato S.p.A.	59,99
Centostazioni S.p.A.	Roma	8.333	Ferrovie dello Stato S.p.A.	59,99
Sogin S.r.l.	Firenze	15.600	Ferrovie dello Stato S.p.A.	55

c)Imprese controllate indirettamente:				
FS Cargo S.p.A.	Roma	49.721	Trenitalia S.p.A.	100
Serfer – Servizi ferroviari S.r.l.	Genova	5.000	FS Cargo S.p.A.	100
Omniaexpress S.p.A.	Roma	872	FS Cargo S.p.A.	100
Omnia Logistica S.p.A.	Roma	1.600	FS Cargo S.p.A.	100
Ecolog S.p.A.	Roma	2.000	FS Cargo S.p.A.	100
Servizi Ferroviari Portuali - Ferport S.r.l.	Genova	516	Serfer S.r.l.	100
FS Railfreight S.r.l. (già Cargo Svizzera Italia S.r.l.)	Roma	88	FS Cargo S.p.A.	100
T.A.V. – Treno Alta Velocità S.p.A.	Roma	5.545.941	RFI S.p.A.	100
S.EL.F - Società Elettrica Ferroviaria S.r.l.	Roma	50	RFI S.p.A.	100
Metropark S.p.A.	Roma	3.016	RFI S.p.A.	100
Sita S.p.A.	Firenze	3.605	Sogin S.r.l.	100
Grandi Stazioni Immobiliare S.r.l. (già Grandi Stazioni Retail S.r.l.)	Roma	90	Grandi Stazioni S.p.A.	100
Grandi Stazioni Servizi S.r.l.	Roma	10	Grandi Stazioni S.p.A.	100
Passaggi S.p.A.	Roma	258	Trenitalia S.p.A.	100
Hydroitalia tre S.r.l.	Roma	30	Trenitalia S.p.A.	100
Medie Stazioni Due S.r.l.	Roma	50	Ferrovie Real Estate S.p.A.	100
Immobiliare Ferrovie S.r.l.	Roma	50	Ferrovie Real Estate S.p.A.	100
Italcontainer S.p.A.	Milano	5.681	FS Cargo S.p.A.	100
TX Service Management	Bad Honnef	50	TX Logistik AG	100
TX Consulting	Bad Honnef	25	TX Logistik AG	100
TX Logistik Austria	Wels	35	TX Logistik AG	100
TX Logistik Svizzera	Basel	50	TX Logistik AG	100
TX Logistik Svezia	Malmo	400	TX Logistik AG	100
Cargo Chemical S.r.l.	Roma	1.200	FS Cargo S.p.A.	99,58
Metroscai S.c.a.r.l.	Roma	10	Ferservizi S.p.A.	75

Italcertifer S.c.p.A.	Firenze	480	RFI S.p.A. Trenitalia S.p.A.	33,33 33,33
Servizi Ferroviari Portuali – Ferport Napoli S.r.l.	Napoli	510	Serfer S.r.l.	60
TX Logistik AG	Bad Honnef	286	Trenitalia S.p.A.	51
NET – Nord Est Terminal S.p.A.	Padova	1.560	RFI S.p.A.	51
Grandi Stazioni Ceska Republika	Praga	8.267	Grandi Stazioni S.p.A.	51

(1) Dati espressi in valuta locale.

ALLEGATO N. 2

ELENCO DELLE PARTECIPAZIONI VALUTATE CON IL METODO DEL PATRIMONIO NETTO

Denominazione	Sede	Capitale Sociale (€/1000)	Società Partecipante	% di Partecipazione
Imprese collegate:				
LTF - Lyon-Turin Ferroviaire Sas	Chambery	1.000	RFI S.p.A.	50
Cisalpino AG	Berna	162.500(1)	Trenitalia S.p.A.	50
Artesia Sas	Parigi	220	Trenitalia S.p.A.	50
Logistica SA	Levallois	2.437	Trenitalia S.p.A.	50
Tilo SA	Chiasso	2.000(1)	Trenitalia S.p.A.	50
Hannibal S.p.A.	Lucernate di Rho (MI)	1.000	Trenitalia S.p.A.	50
Pol Rail S.r.l.	Roma	2.000	FS Cargo S.p.A.	50
Sideuropa S.r.l.	Milano	450	FS Cargo S.p.A.	50
BBT	Innsbruck	240	R.F.I. S.p.A.	50
Isfort - Istituto Superiore di Formazione e Ricerca S.p.A.	Roma	1.300	Ferrovie dello Stato S.p.A. Trenitalia S.p.A. RFI S.p.A.	19 15 15
Viaggi e Turismo Marozzi S.r.l.	Bari	1.040	Sita S.p.A.	49
SODAI S.p.A.	Milano	15.615	Trenitalia S.p.A.	49
WISCO S.p.A.	Monza	15.615	Trenitalia S.p.A.	49
M.T.O. Modena Terminal Operator S.r.l.	Milano	104	Italcontainer S.p.A.	45
S.G.T. - Società Gestione Terminali Ferro Stradali S.p.A	Pomezia-(RM)	200	RFI S.p.A.	43,75
Cemat - Società Nazionale per il Trasporto Combinato Strada-Rotaia S.p.A.	Roma	7.000	FS Cargo S.p.A.	47,64
Porta Sud S.p.A.	Bergamo	620	RFI S.p.A.	40
TSF Telesistemi Ferroviari S.p.A.	Roma	77.004	Ferrovie dello Stato S.p.A.	39

Denominazione	Sede	Capitale Sociale (€/1000)	Società Partecipante	% di Partecipazione
Sinter Inland Terminal S.p.A.	Milano	1.550	Italcontainer S.p.A.	35
Società Alpe Adria S.p.A.	Trieste	777	FS Cargo S.p.A.	33,33
East Rail S.r.l.	Trieste	130	FS Cargo S.p.A.	32
Ferrovie Nord Milano S.p.A.	Milano	107.690	Ferrovie dello Stato S.p.A.	14,74

(1) Dati espressi in valuta locale.

ALLEGATO N. 3

ELENCO DELLE ALTRE PARTECIPAZIONI NON CONSOLIDATE

Denominazione	Sede	Capitale Sociale (€/1000)	Società Partecipante	% di Partecipazione	Note
a)Imprese controllate:					
Sap s.r.l. in liquidazione	Roma	997	Ferrovie dello Stato S.p.A.	100	(1)
Grandi Stazioni Ingegneria S.r.l.	Roma	20	Grandi Stazioni S.p.A.	100	(2)
Grandi Stazioni Pubblicità S.r.l.	Roma	20	Grandi Stazioni S.p.A.	100	(2)
Grandi Stazioni Edicole S.r.l.	Roma	20	Grandi Stazioni S.p.A.	100	(2)
Sve Rail Italia S.r.l.	Milano	10	Trenitalia S.p.A.	100	(2)
Tevere TPL S.c.a.r.l.	Roma	10	Sita S.p.A.	51	(2)
b)Imprese collegate:					
Port Multimodal Services S.r.l. in liquidazione	Genova	47	Italcontainer S.p.A.	50	(1)
ATI Rom S.r.l.	Bucarest	258	Sita S.p.A.	30	(2)

Note:

(1) ex art. 28 comma 1, D.lgs. 127/91

(2) ex art. 28 comma 2a), D.lgs. 127/91

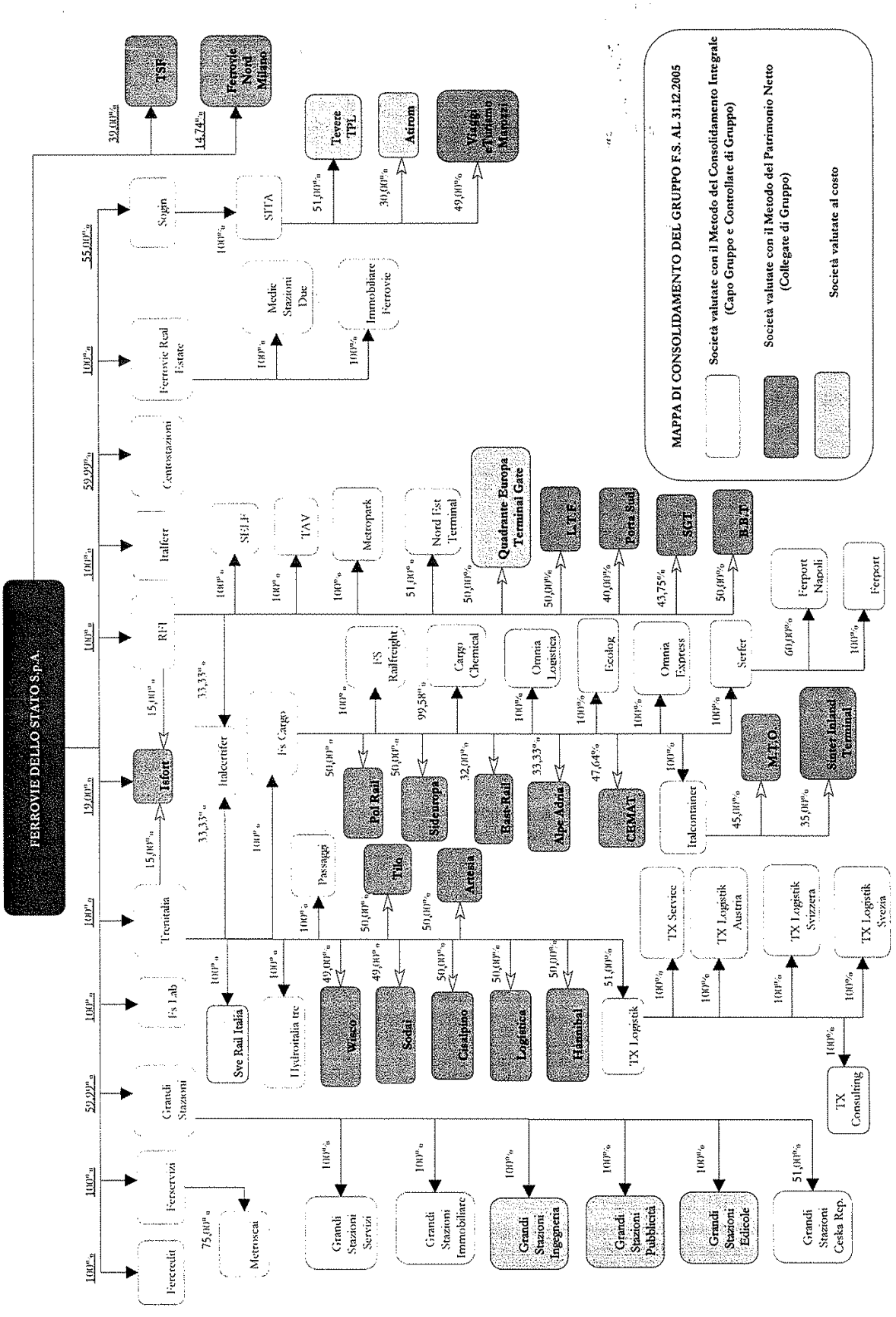
ALLEGATO N. 4

ELENCO DELLE IMPRESE ENTRATE NELL'AREA DI CONSOLIDAMENTO NELL'ESERCIZIO DI RIFERIMENTO

Denominazione	Sede	Capitale Sociale (€/1000)	Società Partecipante	% di Partecipazione
TX Service Management	Bad Honnef	50	TX Logistik AG	100
TX Consulting	Bad Honnef	25	TX Logistik AG	100
TX Logistik Austria	Wels	35	TX Logistik AG	100
TX Logistik Svizzera	Basel	50	TX Logistik AG	100
TX Logistik Svezia	Malmo	400	TX Logistik AG	100
Grandi Stazioni Ceska Republika	Praga	8.267	Grandi Stazioni S.p.A.	51
TX Logistik AG	Bad Honnef	286	Trenitalia S.p.A.	51

(1) Dati espressi in valuta locale.

ALLEGATO N .5


FERROVIE DELLO STATO S.p.A.
Trenitalia
Italferr
Centostazioni
Ferrovie Real Estate
Sogin
TSF
Ferrovie Nord Milano
STTA
Tevere TPL
Atirom
Viaggi Turismo Marozzi
Medie Stazioni Due
Immobiliare Ferrovie
SEIF
TAV
Metropark
Nord Est Terminal
Quadrante Europa Terminal Gate
LTF
Porta Sud
SGT
BBT
Ferport Napoli
Ferport
Serfer
Omnia Express
Ecolog
Omnia Logistica
Cargo Chemical
FS Railfreight
Italcontainer
MIPO
Sister Inland Terminal
Italcertifer
Fs Cargo
Pol Kali
Sideuropa
East-Rail
Alpe Adria
CEMAT
Tiki
Artesia
Passagè
Fs Lab
Sve Rail Italia
Hydroitalia trc
Wisco
Sodai
Cisalpino
Logistica
Hannibal
TX Logistik
TX Service
TX Logistik Austria
TX Logistik Svizzera
TX Logistik Svezia
TX Consulting
Grandi Stazioni
Grandi Stazioni Servizi
Grandi Stazioni Immobiliare
Grandi Stazioni Ingegneria
Grandi Stazioni Pubblicità
Grandi Stazioni Edicole
Grandi Stazioni Ceska Rep.
Fercredit
Fereservizi
Metroscai
MAPPA DI CONSOLIDAMENTO DEL GRUPPO F.S. AL 31.12.2005
Società valutate con il Metodo del Consolidamento Integrale (Capo Gruppo e Controllate di Gruppo)
Società valutate con il Metodo del Patrimonio Netto (Collegate di Gruppo)
Società valutate al costo

ALLEGATO N. 6

Rendiconto finanziario

(valori in migliaia di euro)		Anno 2005	Anno 2004
Disponibilità monetarie nette iniziali (1)		**2.648.764**	**2.641.938**
Flusso monetario generato da attività di esercizio			
Utile (perdita) del periodo (2)		(464.981)	(124.680)
Ammortamenti		1.453.365	2.560.687
Svalutazione di immobilizzazioni		799	4.603
Variazione netta fondo T.F.R.		27.573	16.361
Plus/Minusvalenze da realizzo di immobilizzazioni		(26.524)	(595)
Ricavi non monetari (3)		(1.082.659)	(2.019.420)
Variazione rimanenze		279.197	458.353
Variazione crediti commerciali e diversi		(569.683)	(436.338)
Variazione ratei e risconti attivi		21.255	(91.120)
Variazione Fondi Rischi ed oneri		47.146	(351.740)
Variazione debiti commerciali e diversi		547.956	1.023.428
Variazione ratei e risconti passivi		82.369	22.602
	Totale	**315.813**	**1.062.141**
Flusso monetario generato da attività di investimento			
Investimenti in:			
- immobilizzazioni immateriali		(174.166)	(172.092)
- immobilizzazioni materiali		(8.112.230)	(8.373.096)
- partecipazioni		(46.675)	(110.811)
Prezzo di realizzo da alienazioni		103.946	168.014
Variazione Crediti Finanziari		(142.721)	(151.807)
Variazione delle altre attività immobilizzate		(791)	0 0
	Totale	**(8.372.637)**	**(8.639.792)**
Flusso monetario generato da attività di finanziamento			
Finanziamenti ricevuti/rimborsati		4.309.893	4.606.506
Conferimenti dei soci		3.005.555	2.664.555
Contributi in conto capitale		291.037	319.366
Altre variazioni di patrimonio netto di Gruppo		(26)	0
Variazione capitale e riserva dei terzi		180	(5.950)
	Totale	**7.606.639**	**7.584.477**
Flusso monetario complessivo del periodo		**(450.185)**	**6.826**
Disponibilità monetarie nette finali (1)		**2.198.579**	**2.648.764**

(1) Il dato include le operazioni di impiego fonti a breve termine: € 712.226 mila nell'esercizio 2004 e € 829.486 mila nell'esercizio 2005.

(2) Il dato considera l'intero risultato consolidato, ivi incluso quello di competenza dei terzi.

(3) Rappresentati da utilizzi di fondi rischi ed oneri iscritti alla voce A) 5 - "Altri ricavi e proventi" e alla voce E) 20 - "Proventi straordinari".

RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE

PAGINA BIANCA

RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE

DI FERROVIE DELLO STATO S.p.A.

SUL BILANCIO CONSOLIDATO 2005

Signori Azionisti,

il Consiglio di Amministrazione ha rimesso al Collegio Sindacale, unitamente al progetto di bilancio della Società capogruppo, il bilancio consolidato al 31.12.2005 redatto in conformità delle disposizioni contenute nel D.Lgs. 9 aprile 1991, n.127 nonché la relazione sulla gestione.

Tale bilancio espone una perdita di € 464.980.685, riveniente dalla somma algebrica dei seguenti elementi (in migliaia di euro):

- risultato civilistico di gruppo	(1.047.139)
- rettifiche di consolidamento	567.122
- risultato consolidato società controllate	(480.017)
- risultato consolidato società collegate	7.814
- risultato consolidato di gruppo	(472.203)
- risultato consolidato di terzi	7.222
- **risultato consolidato netto**	**(464.981)**

Dalla relazione degli amministratori, nella quale viene ampiamente riferito sulla

gestione del gruppo e sulla sua prevedibile evoluzione, si evince che la gestione, ancorché influenzata da eventi positivi (aumento dei ricavi e dei passeggeri), ha, in particolare, risentito dei risultati non soddisfacenti relativamente al settore del trasporto merci.

In sintesi, l'aumento dei ricavi (+ € 157 milioni) non è stato sufficiente a coprire le variazioni in aumento dei costi operativi (+ € 589 milioni), connessi essenzialmente all'aumento dei materiali, dei servizi e del personale, nonostante la riduzione in valore assoluto del numero degli addetti. A tutto ciò si aggiungono le minori plusvalenze realizzate nella vendita degli immobili e l'impatto negativo del consolidamento dei risultati della società TX Logistik AG.

Per quanto concerne le prospettive future, il conto economico di gruppo prevede relativamente al 2006 una perdita di 1.876 milioni di euro.

I fattori determinanti di tale situazione sono da ricercarsi, oltre che nella diversa contabilizzazione di taluni eventi (imputazione a conto economico dei costi di manutenzione ciclica dei rotabili e svalutazione del magazzino), essenzialmente nell'aumento dei costi del personale a seguito dell'applicazione del nuovo CCNL, nel blocco delle tariffe, ferme al 2001 (- 40% rispetto alla media europea) ed, infine, nelle politiche di finanza pubblica adottate dal Governo con la legge finanziaria 2006.

Il quadro economico potrebbe ulteriormente appesantirsi per effetto dell'ingresso nel mercato di nuovi *competitor* e per la consequenziale perdita di mercato da parte delle FS.

Va altresì sottolineato che anche il rapporto tra indebitamento ed equity è

peggiorato rispetto all'anno precedente, passando da 0,37 a 0,47.

Stante ciò sono state disegnate le seguenti linee strategiche, che sono alla base del piano finalizzato al raggiungimento dell'equilibrio per il Gruppo in termini di risultato operativo a partire dal 2010 e in termini di risultato netto a partire dal 2012, attraverso:

1. razionalizzazione ed efficientamento dei processi industriali
2. contenimento dei costi
3. selettività degli investimenti,

in coerenza con:

- incremento delle tariffe del trasporto passeggeri a media/lunga percorrenza del 4% in media annua a partire dal 2007;
- ripristino di almeno 500 milioni di euro relativi ai trasferimenti pubblici in conto esercizio a partire dal 2007;
- interventi a sostegno del trasporto combinato;
- ripristino dei flussi di investimenti dal 2007 per la rete tradizionale e per il completamento dell'Alta Velocità.

Particolare rilevanza assume la situazione economico-finanziaria delle due principali società controllate (RFI e Trenitalia), che operano in un contesto complesso e preoccupante, tanto da richiedere, per Trenitalia, la convocazione dell'assemblea dei soci ai sensi dell'art. 2446 del codice civile.

Ne risulta una situazione prospettica di particolare gravità per il gruppo, qualora non intervenissero, come anche formalmente richiesto all'azionista dal Presidente e Amministratore Delegato nella lettera posta a corredo del progetto di bilancio,

determinazioni ed azioni dirette a garantire la normale esplicazione dell'attività del Gruppo.

Le misure sopra delineate assumono, ad avviso del Collegio, un rilievo determinante perché possa essere garantita la continuità delle azioni rivolte, in particolare, agli investimenti per assicurare la qualità del servizio, la sicurezza e l'Alta Velocità.

Il Collegio Sindacale, tenuto presente che il controllo contabile sulla Società è stato affidato alla società di revisione PricewaterhouseCoopers S.p.A., ai sensi dell'art. 2409 bis e seguenti del codice civile, fa presente che - in base alle disposizioni contenute nell'art. 41 del D.Lgs. n.127/91 e nell'art. 2409 ter cod.civ. - il controllo e l'accertamento della regolarità del bilancio consolidato, in uno con il riscontro della corrispondenza del bilancio alle scritture contabili dell'impresa controllante ed alle informazioni trasmesse dalle imprese incluse nel consolidamento, sono attribuiti alla predetta società di revisione, che ha rilasciato, in data odierna, apposita relazione di conformità, senza mancare di sottolineare la preoccupante prospettica situazione economico-finanziaria del gruppo, già evidenziata da questo Collegio.

Pertanto il Collegio, per quanto di competenza, nel rinviare alle autonome decisioni gestionali e operative assunte dalle singole società, ha accertato l'adeguatezza delle disposizioni impartite dalla capogruppo nei confronti delle società controllate e collegate per una corretta e compiuta informazione ai fini della redazione del bilancio consolidato.

Il Consiglio di Amministrazione, nella sua relazione, ha illustrato l'attività e i

risultati delle società del gruppo oggetto del consolidamento, ivi compresa l'attività di ricerca e sviluppo, indicando altresì i fatti di rilievo verificatisi dopo la chiusura dell'esercizio e la prevedibile evoluzione della gestione.

Nella nota integrativa è illustrata l'area di consolidamento (che rispetto al precedente esercizio è variata con l'ingresso delle società Grandi Stazioni Ceska Republika e TX Logistik AG nonché di cinque controllate di quest'ultima) e sono indicati i criteri adottati nel processo di consolidamento nonché i criteri di valutazione.

Il Collegio Sindacale ha constatato quanto segue:

- l'area di consolidamento è stata determinata in conformità della normativa contenuta nel D.lgs. n. 127/1991;
- le partecipazioni di controllo diretto ed indiretto sono valutate con il metodo dell'integrazione globale, con l'applicazione dei criteri diffusamente enunciati nella nota integrativa;
- le partecipazioni nelle società collegate di cui Ferrovie dello Stato S.p.A. detiene una quota di capitale compresa tra il 20% (10% se quotate in borsa) ed il 50%, sono valutate con il metodo del patrimonio netto;
- le partecipazioni nelle società in liquidazione, escluse dall'area di consolidamento, sono iscritte al valore di carico rinveniente dall'ultimo consolidamento, rettificato con le modalità indicate nella nota integrativa.

Il Collegio, inoltre, prende atto che:

- le risultanze di bilancio riferite al 2005 sono messe a raffronto con quelle del precedente esercizio;

- i criteri utilizzati per la valutazione delle varie poste del bilancio consolidato, indicati nella nota integrativa, sono determinati, senza alcuna deroga, secondo le disposizioni del Codice Civile e del D.Lgs.127/91; inoltre tali criteri sono conformi a quelli utilizzati per redigere il bilancio della Capogruppo e non si discostano da quelli utilizzati per redigere il bilancio dell'esercizio precedente;
- per la redazione del bilancio consolidato sono stati utilizzati i dati del bilancio della capogruppo al 31.12.2005 e quelli delle imprese rientranti nell'area di consolidamento già approvati, secondo le informazioni fornite al Collegio, dalle rispettive Assemblee.

Roma, 13 giugno 2006

IL COLLEGIO SINDACALE

Dr. Pompeo Cosimo PEPE - (Presidente)

Prof. Santo ROSACE - (Sindaco effettivo)

Dr. Roberto POLINI - (Sindaco effettivo)

RELAZIONE DELLA SOCIETA' DI REVISIONE AI SENSI DELL'ARTICOLO 2409–TER DEL CODICE CIVILE

FERROVIE DELLO STATO SPA

BILANCIO CONSOLIDATO AL 31 DICEMBRE 2005

PAGINA BIANCA

RELAZIONE DELLA SOCIETA' DI REVISIONE AI SENSI DELL'ARTICOLO 2409-TER DEL CODICE CIVILE

All'Azionista delle
Ferrovie dello Stato SpA

1 Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio consolidato delle Ferrovie dello Stato SpA al 31 dicembre 2005. La responsabilità della redazione del bilancio consolidato compete agli amministratori delle Ferrovie dello Stato SpA. E' nostra la responsabilità del giudizio professionale espresso sul bilancio e basato sulla revisione contabile.

2 Il nostro esame è stato condotto secondo gli statuiti principi di revisione. In conformità ai predetti principi, la revisione è stata pianificata e svolta al fine di acquisire ogni elemento necessario per accertare se il bilancio consolidato sia viziato da errori significativi e se risulti, nel suo complesso, attendibile. Il procedimento di revisione comprende l'esame, sulla base di verifiche a campione, degli elementi probativi a supporto dei saldi e delle informazioni contenuti nel bilancio, nonché la valutazione dell'adeguatezza e della correttezza dei criteri contabili utilizzati e della ragionevolezza delle stime effettuate dagli amministratori. Riteniamo che il lavoro svolto fornisca una ragionevole base per l'espressione del nostro giudizio professionale.

Per il giudizio relativo al bilancio consolidato dell'esercizio precedente, i cui dati sono presentati ai fini comparativi secondo quanto richiesto dalla legge, si fa riferimento alla relazione da noi emessa in data 10 maggio 2005.

3 A nostro giudizio, il bilancio consolidato delle Ferrovie dello Stato SpA al 31 dicembre 2005 è conforme alle norme che ne disciplinano i criteri di redazione; esso pertanto è redatto con chiarezza e rappresenta in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria e il risultato economico consolidati delle Ferrovie dello Stato SpA.

4 Portiamo alla Vostra attenzione i seguenti aspetti:

4.1 Come descritto dagli amministratori nella loro relazione al paragrafo "Evoluzione prevedibile della gestione", nell'esercizio il Gruppo ha sostenuto significative perdite essenzialmente a causa della partecipata Trenitalia SpA, per la quale, in assenza di interventi correttivi, sarebbe a rischio sia la capacità reddituale che finanziaria. Inoltre, la Legge Finanziaria 2006, tra l'altro, ha significativamente ridotto (sia per il 2006 che per gli esercizi successivi) le risorse a disposizione della partecipata Rete Ferroviaria Italiana SpA rispetto a quanto convenuto nell'ambito del Contratto di Programma, generando squilibri prospettici sotto il profilo economico/finanziario; parimenti, per la partecipata Trenitalia SpA, la sopra citata Legge ha ridotto i corrispettivi previsti dal Contratto di Servizio con conseguenti riflessi economici e finanziari.

Ciò ha indotto gli amministratori delle partecipate e della Capogruppo a definire le linee guida di un piano che prevede, tra l'altro:

- per Trenitalia SpA, al fine di garantire la continuità aziendale, oltre ad azioni ricadenti sotto il controllo della partecipata stessa e della Capogruppo (quali, la ridefinizione del modello organizzativo, la prosecuzione del piano degli investimenti anche mediante aumenti di capitale, miglioramenti di efficienza, produttività e qualità dei servizi), il fondamentale verificarsi di interventi dello Stato volti all'adeguamento tariffario ed al ripristino dei corrispettivi dovuti per le prestazioni rese nell'ambito del Contratto di Servizio. Inoltre, gli amministratori hanno indicato che sarà necessario ottenere il sostegno finanziario da parte dell'Azionista anche per il supporto al capitale, secondo quanto disposto dal Codice Civile, lungo il periodo del piano;

- per Rete Ferroviaria Italiana SpA, al fine di rispettare gli impegni assunti e da assumere e di mantenere il tendenziale equilibrio economico/finanziario al netto degli ammortamenti richiesto per Legge, oltre ad azioni ricadenti sotto il controllo della partecipata in tema di miglioramenti di efficienza sul piano industriale, il significativo intervento dello Stato per i) il ripristino a partire dal 2007 dei corrispettivi per il Contratto di Programma a livello ante 2006 ii) l'effettiva e tempestiva erogazione in conto impianti (come previsto dalla Legge Finanziaria 2006) delle risorse finanziarie necessarie per gli investimenti nella rete tradizionale e nelle partecipazioni nonché

iii) gli stanziamenti necessari per il completamento del sistema dell'Alta Velocità e delle relative erogazioni previste per il primo periodo di sfruttamento dello stesso.

L'attuazione del suddetto piano, dopo un risultato 2006 considerevolmente negativo, prevede un progressivo miglioramento per riportare il Gruppo in condizioni di sostenibilità economica a livello di risultato operativo a partire dal 2010 e, in termini di risultato netto, dal 2012.

4.2 Come indicato dagli amministratori nella nota integrativa nell'ambito del paragrafo "Criteri di valutazione di Gruppo", il bilancio consolidato al 31 dicembre 2005 riflette gli effetti discendenti dalla perizia di valutazione ex articolo 2343 del Codice Civile effettuata nel 2002 nell'ambito del conferimento della controllata Rete Ferroviaria Italiana SpA dal Ministero dell'Economia e delle Finanze a Ferrovie dello Stato SpA; in particolare, tra l'altro, nel passivo al 31 dicembre 2005 sono iscritti: i) il fondo di ristrutturazione ex Lege 448/98 (comprensivo della relativa integrazione effettuata in sede peritale) per 22,4 miliardi di Euro (23,4 miliardi di Euro al 31 dicembre 2004), il cui utilizzo a fronte degli ammortamenti è destinato a consentire, nell'ottica di quanto previsto dal DLgs 188 dell'8 luglio 2003, che i conti del gestore dell'infrastruttura ferroviaria presentino un tendenziale equilibrio tra i ricavi tipici ed i costi relativi alla gestione dell'infrastruttura, al netto appunto degli ammortamenti; ii) il fondo oneri manutenzione ordinaria ed interessi intercalari per 4,2 miliardi di Euro (invariato rispetto al 31 dicembre 2004) destinato, nell'attuale contesto regolamentare di riferimento, a fronteggiare oneri sia manutentivi che connessi all'avvio del sistema dell'Alta Velocità/Alta Capacità non altrimenti ristorati da contributi in conto esercizio.

Gli amministratori hanno indicato: i) di avere utilizzato complessivamente il fondo di ristrutturazione, come consentito dal DLgs 188/2003, per ammortamenti e minusvalenze per circa 1 miliardo di Euro (1,8 miliardi di Euro al 31 dicembre 2004) e ii) che la consistenza di questo fondo al 31 dicembre 2005 (22,4 miliardi di Euro), tenuto conto del valore complessivo dell'infrastruttura a pari data (53,7 miliardi di Euro) e dei piani di investimento, consente di neutralizzare il costo prospettico degli ammortamenti in un'ottica di periodo medio - lungo. Inoltre, in tema di ammortamenti, gli amministratori hanno indicato nella nota integrativa le considerazioni alla base delle quali è stata rideterminata la vita utile di alcune tipologie di cespiti.

4.3 Come indicato nella relazione sulla gestione al paragrafo "Indagini e procedimenti giudiziari", alcuni dei precedenti rappresentanti di alcune società del Gruppo risultano coinvolti in procedimenti giudiziari attualmente in corso. Nella relazione stessa si evidenzia che, con riferimento a tali procedimenti, allo stato non si prospettano oneri a carico del Gruppo.

Roma, 13 giugno 2006

PricewaterhouseCoopers SpA



Luciano Festa
(Revisore contabile)

Ferrovie dello Stato S.p.A.

Progetto di Bilancio di esercizio al 31 dicembre 2005

PAGINA BIANCA

(importi in euro)

STATO PATRIMONIALE ATTIVO		31.12.2005	31.12.2004	Differenze
A) CREDITI VERSO SOCI PER VERSAMENTI ANCORA DOVUTI (di cui già richiamati)		**0**	**0**	**0**
B) IMMOBILIZZAZIONI				
I. IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI				
1) Costi di impianto e di ampliamento		0	583	(583)
2) Costi di ricerca, di sviluppo e di pubblicità		0	13.996	(13.996)
4) Concessioni, licenze, marchi e diritti simili		30.092.776	33.169.321	(3.076.545)
6) Immobilizzazioni in corso e acconti		2.467.487	1.337.042	1.130.445
7) Altre		7.364	20.761	(13.397)
Totale I		32.567.627	34.541.703	(1.974.076)
II. IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI				
3) Attrezzature industriali e commerciali		98.001	147.007	(49.006)
4) Altri beni		5.825.198	4.861.192	964.006
5) Immobilizzazioni in corso e acconti		440.594	2.340.465	(1.899.871)
Totale II		6.363.793	7.348.664	(984.871)
III. IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE				
1) Partecipazioni in:				
a) Imprese controllate		33.738.936.859	31.061.208.495	2.677.728.364
b) Imprese collegate		53.446.037	53.446.037	0
d) Altre imprese		133.648.129	133.648.129	0
	Totale 1)	33.926.031.025	31.248.302.661	2.677.728.364
2) Crediti:				
a) verso imprese controllate				
- esigibili entro l'esercizio successivo		2.951.077.194	2.859.761.339	91.315.855
- esigibili oltre l'esercizio successivo		2.113.921.172	1.820.307.068	293.614.104
		5.064.998.366	4.680.068.407	384.929.959
d) verso altri				
- esigibili entro l'esercizio successivo		0	0	0
- esigibili oltre l'esercizio successivo		67.006.659	39.956.279	27.050.380
		67.006.659	39.956.279	27.050.380
	Totale 2)	5.132.005.025	4.720.024.686	411.980.339
Totale III		39.058.036.050	35.968.327.347	3.089.708.703
Totale B) Immobilizzazioni		**39.096.967.470**	**36.010.217.714**	**3.086.749.756**
C) ATTIVO CIRCOLANTE				
I. RIMANENZE				
6) Cespiti radiati da alienare		275.506	0	275.506
Totale I		275.506	0	275.506
II. CREDITI				
1) Verso clienti				
- esigibili entro l'esercizio successivo		161.184	118.274	42.910
- esigibili oltre l'esercizio successivo		0	0	0
		161.184	118.274	42.910
2) Verso imprese controllate				
- esigibili entro l'esercizio successivo		1.090.460.745	698.653.918	391.806.827
- esigibili oltre l'esercizio successivo		0	0	0
		1.090.460.745	698.653.918	391.806.827
3) Verso imprese collegate				
- esigibili entro l'esercizio successivo		73.539	130.484	(56.945)
- esigibili oltre l'esercizio successivo		0	0	0
		73.539	130.484	(56.945)

(importi in euro)

STATO PATRIMONIALE ATTIVO	31.12.2005	31.12.2004	Differenze
4 bis) Crediti tributari			
- esigibili entro l'esercizio successivo	1.204.933.864	743.188.201	461.745.663
- esigibili oltre l'esercizio successivo	1.491.755.746	1.241.538.868	250.216.878
	2.696.689.610	1.984.727.069	711.962.541
5) Verso altri			
b) altri			
- esigibili entro l'esercizio successivo	816.453.126	694.116.133	122.336.993
- esigibili oltre l'esercizio successivo	0	0	0
	816.453.126	694.116.133	122.336.993
Totale II	4.603.838.204	3.377.745.878	1.226.092.326
IV. DISPONIBILITÀ LIQUIDE			
1) Depositi bancari e postali	935.309.086	599.222.994	336.086.092
3) Denaro e valori in cassa	22.212	41.924	(19.712)
4) Conti correnti di Tesoreria	38.768.882	741.464.881	(702.695.999)
Totale IV	974.100.180	1.340.729.799	(366.629.619)
Totale C) Attivo circolante	**5.578.213.890**	**4.718.475.677**	**859.738.213**
D) RATEI E RISCONTI			
II) Altri ratei e risconti	3.172.418	29.604.278	(26.431.860)
Totale D) Ratei e risconti	**3.172.418**	**29.604.278**	**(26.431.860)**
TOTALE ATTIVO (A+B+C+D)	**44.678.353.778**	**40.758.297.669**	**3.920.056.109**

(importi in euro)

STATO PATRIMONIALE PASSIVO	31.12.2005	31.12.2004	Differenze
A) PATRIMONIO NETTO			
I. CAPITALE SOCIALE	38.790.425.485	35.784.870.557	3.005.554.928
IV. RISERVA LEGALE	10.423.539	10.423.539	0
VII. ALTRE RISERVE			
1. Riserva straordinaria	27.896.982	27.896.982	0
2 Versamenti in conto futuri aumenti di capitale	0	0	0
VIII. UTILI (PERDITE) PORTATE A NUOVO	(174.703.668)	170.149.925	(344.853.593)
IX. UTILE (PERDITA) DEL PERIODO/ESERCIZIO	(544.270.722)	(344.853.593)	(199.417.129)
Totale A) Patrimonio Netto	**38.109.771.616**	**35.648.487.410**	**2.461.284.206**
B) FONDI PER RISCHI E ONERI			
2) Per imposte, anche differite	148.221.760	65.757.647	82.464.113
3) Altri	67.033.892	65.807.633	1.226.259
Totale B) Fondi per rischi e oneri	**215.255.652**	**131.565.280**	**83.690.372**
C) TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO	**25.276.667**	**23.808.204**	**1.468.463**
D) DEBITI			
1) Obbligazionari			
- esigibili entro l'esercizio successivo	0	0	0
- esigibili oltre l'esercizio successivo	1.492.400.000	892.400.000	600.000.000
	1.492.400.000	892.400.000	600.000.000
6) Acconti			
- esigibili entro l'esercizio successivo	0	13.355	(13.355)
- esigibili oltre l'esercizio successivo	0	0	0
	0	13.355	(13.355)
7) Debiti verso fornitori			
- esigibili entro l'esercizio successivo	27.901.931	18.642.706	9.259.225
- esigibili oltre l'esercizio successivo	0	0	0
	27.901.931	18.642.706	9.259.225
9) Debiti verso imprese controllate			
- esigibili entro l'esercizio successivo	3.426.083.634	3.045.860.276	380.223.358
- esigibili oltre l'esercizio successivo	1.033.292.110	703.289.382	330.002.728
	4.459.375.744	3.749.149.658	710.226.086
10) Debiti verso imprese collegate			
- esigibili entro l'esercizio successivo	29.322.560	14.287.207	15.035.353
- esigibili oltre l'esercizio successivo	0	0	0
	29.322.560	14.287.207	15.035.353
12) Debiti tributari			
- esigibili entro l'esercizio successivo	3.286.732	2.471.800	814.932
- esigibili oltre l'esercizio successivo	0	0	0
	3.286.732	2.471.800	814.932
13) Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale			
- esigibili entro l'esercizio successivo	3.771.625	3.019.187	752.438
- esigibili oltre l'esercizio successivo	0	0	0
	3.771.625	3.019.187	752.438

(importi in euro)

STATO PATRIMONIALE PASSIVO	31.12.2005	31.12.2004	Differenze
14) Altri debiti			
b) verso altri			
- esigibili entro l'esercizio successivo	309.356.453	273.114.285	36.242.168
- esigibili oltre l'esercizio successivo	0	0	0
	309.356.453	273.114.285	36.242.168
Totale D) Debiti	**6.325.415.045**	**4.953.098.198**	**1.372.316.847**
E) RATEI E RISCONTI			
II. Altri ratei e risconti	2.634.798	1.338.577	1.296.221
Totale E) Ratei e risconti	**2.634.798**	**1.338.577**	**1.296.221**
TOTALE PASSIVO (A+B+C+D+E)	**44.678.353.778**	**40.758.297.669**	**3.920.056.109**

(importi in euro)

CONTI D'ORDINE	31.12.2005	31.12.2004	Differenze
1. RISCHI			
11. Fidejussioni			
- a favore di imprese controllate	123.496.694	125.569.392	(2.072.698)
- a favore di altri	2.149.704.617	2.084.538.124	65.166.493
	2.273.201.311	2.210.107.516	63.093.795
4. ALTRI CONTI D'ORDINE			
4.1. Fondo di solidarietà	21.045.857	19.532.635	1.513.222
TOTALE CONTI D'ORDINE	**2.294.247.168**	**2.229.640.151**	**64.607.017**

(importi in euro)

CONTO ECONOMICO	2005	2004	Differenze
A) VALORE DELLA PRODUZIONE			
1) RICAVI DELLE VENDITE E DELLE PRESTAZIONI	55.438.688	53.253.293	2.185.395
5) ALTRI RICAVI E PROVENTI			
a) contributi in conto esercizio	126.188	98.630	27.558
b) altri ricavi e proventi	113.455.467	110.027.997	3.427.470
Totale 5)	113.581.655	110.126.627	3.455.028
Totale A) Valore della produzione	**169.020.343**	**163.379.920**	**5.640.423**
B) COSTI DELLA PRODUZIONE			
6) PER MATERIE PRIME, SUSSIDIARIE, DI CONSUMO E MERCI	205.811	191.105	14.706
7) PER SERVIZI	133.677.586	126.549.503	7.128.083
8) PER GODIMENTO BENI DI TERZI	9.817.793	8.614.059	1.203.734
9) PER IL PERSONALE			0
a) salari e stipendi	46.834.483	43.507.835	3.326.648
b) oneri sociali	11.288.253	11.682.161	(393.908)
c) trattamento di fine rapporto	3.600.849	3.436.518	164.331
d) altri costi	2.965.884	22.081	2.943.803
Totale 9)	64.689.469	58.648.595	6.040.874
10) AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI			
a) ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	14.450.628	12.696.144	1.754.484
b) ammortamento delle immobilizzazioni materiali	1.938.944	1.943.316	(4.372)
d) svalutazione dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilità liquide	1.667	0	1.667
Totale 10)	16.391.239	14.639.460	1.751.779
12) ACCANTONAMENTI PER RISCHI	8.232.234	1.120.050	7.112.184
13) ALTRI ACCANTONAMENTI	0	0	0
14) ONERI DIVERSI DI GESTIONE	17.150.078	11.964.330	5.185.748
Totale B) Costi della produzione	**250.164.210**	**221.727.102**	**28.437.108**
Differenza tra valore e costi della produzione (A-B)	**(81.143.867)**	**(58.347.182)**	**(22.796.685)**
C) PROVENTI E ONERI FINANZIARI			
15) PROVENTI DA PARTECIPAZIONI			
- in imprese controllate e collegate	51.498.824	19.767.662	31.731.162
- in altre imprese	1.807.531	1.805.672	1.859
Totale 15)	53.306.355	21.573.334	31.733.021
16) ALTRI PROVENTI FINANZIARI			
a) da crediti iscritti nelle immobilizzazioni:			
- da imprese controllate e collegate	46.089.070	44.077.740	2.011.330
d) proventi diversi dai precedenti:			
- da imprese controllate e collegate	28.116.241	24.687.961	3.428.280
- da altri	56.168.726	45.320.617	10.848.109
totale d)	84.284.967	70.008.578	14.276.389
Totale 16)	130.374.037	114.086.318	16.287.719
17) INTERESSI ED ALTRI ONERI FINANZIARI			
- verso imprese controllate e collegate	48.260.824	45.495.747	2.765.077
- verso altri			
- su debiti obbligazionari	21.960.518	9.715.565	12.244.953
- su debiti verso Istituti finanziari	0	6.320.650	(6.320.650)
- oneri finanziari diversi	2.339.174	4.057.147	(1.717.973)
Totale 17)	72.560.516	65.589.109	6.971.407
17 bis) UTILI E (PERDITE) SU CAMBI	1.272.799	(38.828.534)	40.101.333
Totale C) Proventi e oneri finanziari	**112.392.675**	**31.242.009**	**81.150.666**

(importi in euro)

CONTO ECONOMICO	2005	2004	Differenze
D) RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITÀ FINANZIARIE			
19) SVALUTAZIONI			
a) di partecipazioni	571.346.605	327.673.618	243.672.987
Totale D) Rettifiche di valore di attività finanziarie	**(571.346.605)**	**(327.673.618)**	**(243.672.987)**
E) PROVENTI E ONERI STRAORDINARI			
20) PROVENTI STRAORDINARI			
- plusvalenze da alienazioni	0	86.000	(86.000)
- altri proventi	5.365.611	14.767.045	(9.401.434)
Totale 20)	5.365.611	14.853.045	(9.487.434)
21) ONERI STRAORDINARI			
- imposte relative ad esercizi precedenti	2.723.320	3.181	2.720.139
- altri oneri	3.315.216	2.124.666	1.190.550
Totale 21)	6.038.536	2.127.847	3.910.689
Totale E) Proventi e oneri straordinari	**(672.925)**	**12.725.198**	**(13.398.123)**
Risultato prima delle imposte (A-B+/-C+/-D+/-E)	**(540.770.722)**	**(342.053.593)**	**(198.717.129)**
22) IMPOSTE SUL REDDITO D'ESERCIZIO CORRENTI, DIFFERITE E ANTICIPATE			
a) imposte correnti	(3.500.000)	(2.800.000)	(700.000)
Utile (perdita) del periodo	**(544.270.722)**	**(344.853.593)**	**(199.417.129)**

PAGINA BIANCA

Nota Integrativa
al bilancio di
Ferrovie dello Stato S.p.A.
al 31 dicembre 2005

PAGINA BIANCA

SEZIONE 1

Contenuto e forma del bilancio

Il bilancio di esercizio chiuso al 31 dicembre 2005 è costituito da: Stato patrimoniale, Conto economico e Nota integrativa; in allegato a quest'ultima è riportato il Rendiconto finanziario.

Per quanto riguarda l'attività della società ed i fatti di rilievo intervenuti dopo la chiusura dell'esercizio si rinvia alla Relazione sulla Gestione. Ad essa si rinvia anche per le informazioni di dettaglio sui rapporti con imprese controllate, collegate, altre parti correlate e collegate di controllate.

Si segnala che, in presenza di significative partecipazioni di controllo ed in ottemperanza alla vigente normativa, la Società redige il bilancio consolidato che presenta un patrimonio netto consolidato di gruppo di € 38.442.532 mila e una perdita d'esercizio di pertinenza del gruppo di € 472.384 mila.

I prospetti contabili sono espressi in unità di euro, mentre gli importi inclusi nella nota integrativa sono espressi in migliaia di euro, ove non altrimenti indicato.

Si informa che la società PricewaterhouseCoopers S.p.A. esercita il controllo contabile ai sensi dell'art. 2409 bis Codice civile.

SEZIONE 2

Criteri di redazione del bilancio e criteri di valutazione

Il bilancio di esercizio è stato redatto in ottemperanza alle disposizioni di legge, integrate dai principi contabili nazionali ed, in mancanza, dai principi contabili internazionali (IFRS), senza adottare alcuna deroga.

Le diverse classificazioni operate al 31 dicembre 2005 in alcune voci, volte a meglio rappresentare la situazione patrimoniale, finanziaria ed economica della società, sono state effettuate anche sui corrispondenti valori dei periodi di raffronto ai sensi dell'art. 2423 ter, comma 5, Codice civile. Nei commenti alle singole voci di bilancio è puntualmente indicato il valore delle singole riclassifiche effettuate sui saldi dei periodi di confronto.

Nel corso del 2005 non si sono verificati casi eccezionali che abbiano reso necessario il ricorso alle deroghe di cui all'art. 2423, comma 4, Codice civile.

I criteri di valutazione sono conformi a quelli applicati per la redazione del bilancio dell' esercizio precedente.

Immobilizzazioni immateriali

Sono iscritte al costo di acquisto o produzione interna comprensivo degli oneri accessori imputabili e sono esposte al netto delle quote di ammortamento, calcolate in misura costante in funzione della residua possibilità di utilizzazione del bene.

Le immobilizzazioni immateriali che, alla data di chiusura dell'esercizio, risultino durevolmente di valore inferiore a quello di iscrizione in bilancio sono iscritte a tale minor valore.

Qualora vengano meno le cause che hanno generato le svalutazioni sono ripristinati i valori delle immobilizzazioni nei limiti delle svalutazioni effettuate e tenendo conto degli ammortamenti maturati. Il ripristino di valore non è effettuato per l'avviamento e i costi pluriennali.

Le rivalutazioni sono effettuate in ottemperanza alle leggi speciali, generali, o di settore .

I costi di impianto e di ampliamento, di ricerca, sviluppo e pubblicità, se di accertata utilità pluriennale, sono capitalizzati previo consenso del Collegio Sindacale.

L'avviamento, se acquisito a titolo oneroso, è iscritto, se si prevede la possibilità di recupero attraverso redditi futuri generati dalla stessa azienda (o ramo d'azienda), con il consenso del Collegio Sindacale e nei limiti del solo costo sostenuto.

I costi e le spese pluriennali vengono ammortizzate in cinque anni.

Immobilizzazioni materiali

Sono iscritte al costo di acquisto o di costruzione interna comprensivo degli oneri accessori imputabili, al netto degli ammortamenti.

Le immobilizzazioni materiali che, alla data di chiusura dell'esercizio, risultino durevolmente di valore inferiore a quello di iscrizione in bilancio sono iscritte a tale minor valore. Qualora vengano meno le cause che hanno generato le svalutazioni sono ripristinati i valori delle immobilizzazioni nei limiti delle svalutazioni effettuate e tenendo conto degli ammortamenti maturati.

Le rivalutazioni sono effettuate in ottemperanza alle leggi speciali, generali, o di settore.

Le spese di manutenzione vengono imputate al conto economico quando sostenute, salvo quelle aventi natura incrementativa dei beni, che vengono capitalizzate.

Gli ammortamenti sono calcolati in modo sistematico e costante sulla base delle aliquote ritenute rappresentative della vita utile economico-tecnica stimata dei cespiti. Nell'anno di acquisizione o di costruzione è applicata una aliquota ridotta rispetto all'aliquota ordinaria in funzione dell'effettivo utilizzo.

Le aliquote di ammortamento utilizzate sono le seguenti:

Attrezzature industriali:	
Macchinari e attrezzature	10%
Impianti interni di comunicazione	25%
Altri beni:	
Mobili e arredi	12%
Macchine d'ufficio ordinarie	12%
Macchine d'ufficio elettroniche	20%
Telefoni cellulari	20%
Attrezzature varie	12% e 25%

Le immobilizzazioni materiali non più utilizzate, destinate all'alienazione, cessione o distruzione sono riclassificate all'attivo circolante alla voce rimanenze, ed iscritte al minore tra il valore netto contabile e il presumibile valore netto di realizzo.

Immobilizzazioni finanziarie

Partecipazioni

Sono valutate al costo di acquisizione o sottoscrizione comprensivo degli oneri accessori imputabili e rettificato ove necessario per perdite durevoli di valore. Le perdite di valore eccedenti i corrispondenti valori di carico sono iscritte tra i fondi per rischi ed oneri.

Qualora vengano meno i presupposti delle svalutazioni viene ripristinato il valore della partecipazione fino a concorrenza, al massimo, del costo originario.

Le partecipazioni per le quali siano in atto scelte strategiche di cessione, sono trasferite all'attivo circolante al minore tra il valore iscritto in bilancio ed il presunto valore di realizzo.

Rimanenze

Sono costituite da cespiti radiati da alienare, iscritti al minore tra il valore netto contabile ed il presunto valore di realizzo.

Crediti e debiti

I crediti di qualsiasi natura sono iscritti al valore nominale, ricondotto al presumibile valore di realizzo attraverso apposito fondo di svalutazione portato a diretta diminuzione degli stessi.

I debiti sono esposti al loro valore nominale. I debiti per ferie maturate e non godute dal personale alla chiusura dell'esercizio riflettono una stima di quanto da erogarsi a titolo di emolumenti ed oneri riflessi nel periodo di godimento delle ferie.

Disponibilità liquide

Sono iscritte al valore nominale.

Ratei e risconti attivi e passivi

Sono iscritte in tali voci quote di costi e proventi, comuni a due o più esercizi, per realizzare il principio della competenza temporale.

Fondi per rischi ed oneri

I fondi per rischi e oneri sono costituiti a fronte di oneri e perdite realisticamente prevedibili dei quali, alla fine dell'esercizio, sono indeterminati l'ammontare o la data di sopravvenienza.

Il fondo per imposte, anche differite accoglie gli stanziamenti appostati a fronte di oneri fiscali di prevedibile sostenimento futuro, nonché i saldi delle imposte per Ires trasferite dalle società controllate che hanno aderito al consolidato fiscale.

Trattamento di fine rapporto e Fondo indennità di buonuscita

Il fondo trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato esprime il debito maturato, a tale titolo, nei confronti del personale, calcolato in conformità alle disposizioni di legge ed ai vigenti contratti di lavoro.

Il fondo indennità di buonuscita, riflette il debito maturato nei confronti del personale per

l'indennità di buonuscita dovuta per il periodo di servizio prestato a tutto il 31 dicembre 1995; è calcolato secondo le disposizioni all'epoca vigenti ed è rivalutato ogni anno conformemente dell'art. 2120, commi 4 e 5, Codice civile.

Conti d'ordine

Le garanzie prestate sono iscritte per un importo corrispondente all'ammontare del debito garantito.

Partite in moneta estera

Immobilizzazioni immateriali e materiali, partecipazioni e titoli dell'attivo immobilizzato e del circolante

Sono iscritte al tasso di cambio al momento del loro acquisto, o a quello inferiore alla data di chiusura dell'esercizio se la riduzione è ritenuta durevole. Quando la riduzione conseguente alla svalutazione effettuata a seguito della diminuzione del tasso di cambio non è più ritenuta durevole, viene ripristinata l'iscrizione originaria nei limiti del costo storico (tenendo conto, per le immobilizzazioni materiali e immateriali, degli ammortamenti non calcolati a seguito della svalutazione).

L'eventuale perdita durevole di valore, non dipendente dal cambio, può essere incrementata o compensata dall'effetto del cambio.

Crediti e debiti

Sono iscritti al tasso di cambio a pronti alla data di chiusura dell'esercizio. Gli utili e le perdite realizzati in conseguenza di incassi o pagamenti avvenuti prima della data di chiusura dell'esercizio ovvero derivanti dalla valutazione di crediti e debiti che verranno incassati o pagati dopo la chiusura dello stesso, sono iscritti nel conto economico separatamente.

Disponibilità liquide

Sono convertite al cambio di chiusura.

Ricavi e costi

Sono esposti in bilancio secondo i principi della prudenza e della competenza. I ricavi sono iscritti al netto di resi, sconti, abbuoni e premi, nonché delle imposte connesse alla vendita di beni e prestazione di servizi. Anche i costi sono iscritti al netto di resi, sconti, abbuoni e premi.

Contributi

Contributi in conto esercizio

Sono rilevati per competenza nell'esercizio in cui è sorto con certezza il diritto a percepirli, indipendentemente dalla data di incasso.

Dividendi

Sono iscritti nell'esercizio in cui ne è stata deliberata la distribuzione.

Imposte sul reddito

Le imposte sul reddito sono contabilizzate per competenza sulla base di una realistica previsione degli oneri d'imposta da assolvere in applicazione della vigente normativa fiscale.

Non sono stati rilevati i possibili futuri benefici d'imposta derivanti da differenze temporanee di imponibile e dalle perdite riportabili a nuovo in mancanza dei necessari requisiti di ragionevole certezza circa il loro realizzo.

SEZIONE 3

ANALISI DELLE VOCI DI BILANCIO E DELLE RELATIVE VARIAZIONI

STATO PATRIMONIALE: ATTIVO

IMMOBILIZZAZIONI

Immobilizzazioni immateriali

La posta ammonta a € 32.568 mila con una variazione in diminuzione di € 1.974 mila rispetto al 31 dicembre 2004.

Nelle pagine che seguono sono riportate, rispettivamente, le analisi delle variazioni del "Costo originario " (Tabella 1), del "Fondo ammortamenti e svalutazioni" (Tabella 2) e dei "Valori netti" (Tabella 3).

Tabella 1

IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI	COSTO ORIGINARIO				
	Valori al 31.12.2004	Incrementi	Decrementi per dismissioni	Trasferimenti da LIC e riclassifiche	Valori al 31.12.2005
Costi di impianto e di ampliamento					
- Spese di costituzione e aumento di capitale	3	0	0	0	3
Costi di ricerca, di sviluppo e di pubblicità					
- Spese di ricerca e sviluppo	916	0	0	0	916
Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	81.481	0	(13)	11.346	92.814
Immobilizzazioni in corso e acconti	1.337	12.477	0	(11.346)	2.468
Altre	67	0	0	0	67
TOTALE	**83.804**	**12.477**	**(13)**	**0**	**96.268**

Tabella 2

IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI	AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI			
	Valori al 31.12.2004	Incrementi	Decrementi per dismissioni	Valori al 31.12.2005
Costi di impianto e di ampliamento				
- Spese di costituzione e aumento di capitale	2	1	0	3
Costi di ricerca, di sviluppo e di pubblicità				
- Spese di ricerca e sviluppo	902	14	0	916
Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	48.312	14.421	(12)	62.721
Altre	46	14	0	60
TOTALE	**49.262**	**14.450**	**(12)**	**63.700**

Tabella 3

IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI	VALORI NETTI					
	31.12.2004			31.12.2005		
	Costo originario	Amm.nti e svalut.ni	Valori netti	Costo originario	Amm.nti e svalut.ni	Valori netti
Costi di impianto e di ampliamento						
- Spese di costituzione e aumento di capitale	3	(2)	1	3	(3)	0
Costi di ricerca, di sviluppo e di pubblicità						
- Spese di ricerca e sviluppo	916	(902)	14	916	(916)	0
Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	81.481	(48.312)	33.169	92.814	(62.721)	30.093
Immobilizzazioni in corso e acconti	1.337	0	1.337	2.468	0	2.468
Altre	67	(46)	21	67	(60)	7
TOTALE	**83.804**	**(49.262)**	**34.542**	**96.268**	**(63.700)**	**32.568**

La posta è costituita quasi esclusivamente da costi sostenuti per la realizzazione e lo sviluppo del software relativo prevalentemente al sistema informativo di gruppo.

I valori iscritti nella voce "Costi di ricerca e sviluppo e di pubblicità" si riferiscono essenzialmente a studi e progetti di utilità pluriennale, essi sono stati completamente ammortizzati.

Le altre immobilizzazioni immateriali sono relative a migliorie su beni di terzi e si riferiscono a costi sostenuti su beni di proprietà della società Ferrovie Real Estate S.p.A..

Ai fini di una migliore esposizione dei dati di bilancio si è provveduto ad effettuare una diversa classifica degli investimenti in corso di realizzazione dalla voce "Immobilizzazioni in corso e acconti – beni materiali" a "Immobilizzazioni in corso e acconti – beni immateriali"; per omogeneità di trattamento analoga riclassifica ha interessato anche i saldi al 31 dicembre 2004 per € 260 mila.

Tutti i costi sono ammortizzati in cinque anni.

Immobilizzazioni materiali

La posta ammonta a € 6.364 mila con una variazione in diminuzione di € 985 mila rispetto al 31 dicembre 2004.

Nelle pagine che seguono sono riportate, rispettivamente, le analisi delle variazioni del "Costo originario" (Tabella 1), del "Fondo ammortamenti e svalutazioni" (Tabella 2) e dei "Valori netti" (Tabella 3).

Tabella 1

IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI	COSTO ORIGINARIO					
	Valori al 31.12.2004	Incrementi	Decrementi per dismissioni	Trasferimenti da LIC e riclassifiche	Altre variazioni	Valori al 31.12.2005
Attrezzature industriali e commerciali	358	0	0	7	0	365
Altri beni	31.383	0	(421)	2.848	0	33.810
Immobilizzazioni in corso e acconti	2.341	1.981	0	(3.130)	(751)	441
TOTALE	**34.082**	**1.981**	**(421)**	**(275)**	**(751)**	**34.616**

Tabella 2

IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI	FONDO AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI				
	Valori al 31.12.2004	Incrementi	Decrementi per dismissioni	Altre variazioni	Valori al 31.12.2005
Attrezzature industriali e commerciali	211	56	0	0	267
Altri beni	26.522	1.883	(420)	0	27.985
TOTALE	**26.733**	**1.939**	**(420)**	**0**	**28.252**

Tabella 3

IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI	VALORI NETTI					
	31.12.2004			31.12.2005		
	Costo originario	Fondo amm.ti e Sval.	Valori netti	Costo originario	Fondo amm.ti e Sval.	Valori netti
Attrezzature industriali e commerciali	358	(211)	147	365	(267)	98
Altri beni	31.383	(26.522)	4.861	33.810	(27.985)	5.825
Immobilizzazioni in corso e acconti	2.341	0	2.341	441	0	441
TOTALE	34.082	(26.733)	7.349	34.616	(28.252)	6.364

Gli incrementi sono relativi principalmente alle acquisizioni di computer, mobili e macchine per ufficio.

Gli ammortamenti sono stati calcolati su tutti i cespiti ammortizzabili al 31 dicembre 2005, applicando le aliquote ritenute rappresentative della vita economico-tecnica dei beni.

Al 31 dicembre 2005 le immobilizzazioni materiali non risultano gravate da ipoteche o privilegi.

Come già detto in precedenza, ai fini della corretta esposizione dei dati di bilancio si è provveduto ad effettuare una migliore classifica degli investimenti in corso di realizzazione dalla voce "Immobilizzazioni in corso e acconti – beni materiali" a "Immobilizzazioni in corso e acconti – beni immateriali"; per omogeneità di trattamento analoga riclassifica ha interessato l'esercizio 2004 per € 260 mila.

La colonna "Decrementi per dismissioni" accoglie esclusivamente i cespiti radiati. Detta variazione ha fatto rilevare una perdita da radiazione cespiti di € 1 mila, evidenziata al conto economico nella voce E 21) Oneri straordinari – altri oneri.

La colonna "Altre variazioni" (€ 751 mila), riguarda la riduzione di valore dei lavori in corso e trova contropartita nel conto economico alla voce E 21) Oneri straordinari – sopravvenienze passive per € 736 mila e nel passivo dello stato patrimoniale a riduzione della voce D.7 Debiti verso fornitori (€ 15 mila).

La colonna "Trasferimenti da Lic e riclassifiche" riguarda il trasferimento alla voce C.I.6 Rimanenze - Cespiti radiati da alienare.

Immobilizzazioni finanziarie

La posta ammonta a € 39.058.036 mila con una variazione in aumento di € 3.089.709 mila rispetto al 31 dicembre 2004.

Immobilizzazioni finanziarie: Partecipazioni

Le partecipazioni ammontano complessivamente a € 33.926.031 mila con una variazione in aumento di € 2.677.728 mila rispetto al 31 dicembre 2004.

Immobilizzazioni finanziarie: Partecipazioni in imprese controllate

La voce ammonta a € 33.738.937 mila e si è movimentata come segue:

Partecipazioni in imprese controllate	Valori al 31.12.2004	MOVIMENTI DELL'ESERCIZIO				Valori al 31.12.2005
		Incrementi	Decrementi	Altre variazioni	Riclassifiche	
Costo originario						
FS Lab S.r.l.	1.000					1.000
Fercredit S.p.A.	31.413					31.413
Ferrovie Real Estate S.p.A.	871.000	0	0	(121.378)	0	749.622
Grandi Stazioni S.p.A.	17.601					17.601
Italferr S.p.A.	8.047					8.047
Centostazioni S.p.A.	3.050					3.050
Ferservizi S.p.A.	43.207					43.207
RFI S.p.A.	27.755.220	2.945.489	0	121.378	0	30.822.087
SAP S.r.l. in liquidazione	2.798	255	0	0	0	3.053
Sogin S.r.l.	58.980					58.980
Trenitalia S.p.A.	2.618.091	303.586	0	0	0	2.921.677
Totale a	31.410.407	3.249.330	0	0	0	34.659.737
Svalutazioni dirette	0	0	0	0	0	0
Totale b	0	0	0	0	0	0
Fondo svalutazione						
SAP S.r.l. in liquidazione	2.798	0	0	0	255	3.053
Trenitalia S.p.A.	346.401	571.346	0	0	0	917.747
Totale c	349.199	571.346	0	0	255	920.800
TOTALE a-b-c	**31.061.208**	**2.677.984**	**0**	**0**	**(255)**	**33.738.937**

Le variazioni riguardano:

- l'aumento del capitale sociale della controllata RFI S.p.A. per € 2.945.489 mila;

- il versamento a fondo perduto alla società Sap S.r.l. in liquidazione di € 255 mila. Per quanto riguarda il Fondo svalutazione partecipazioni si precisa che per la società SAP S.r.l. in liquidazione esso è stato adeguato al valore del costo attraverso una riclassifica di quota parte delle somme accantonate al 31 dicembre 2004 al fondo rischi ed oneri il cui importo residuo ammonta pertanto ad € 7.158 mila e corrisponde al valore negativo del patrimonio netto al 31 dicembre 2005.
- l'aumento del capitale sociale della controllata Trenitalia S.p.A. per € 303.586 mila mediante utilizzazione del credito relativo alla cessione del ramo d'azienda trasporto, per l'ammontare delle rate scadute il 1° gennaio e il 1° luglio 2005. La partecipazione è stata ulteriormente svalutata nel 2005 di € 571.346 mila mediante adeguamento del fondo svalutazioni relativo, sulla base della perdita di valore al 31.12.2005.

La colonna "Altre variazioni" riporta la variazione in diminuzione della controllata Ferrovie Real Estate S.p.A. ed il contemporaneo incremento della controllata Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. per € 121.378 mila. Dette variazioni sono state effettuate a seguito dell'atto di scissione parziale deliberato dall'assemblea straordinaria di Ferrovie Real Estate in data 9 giugno 2005, mediante assegnazione di parte del patrimonio a Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.; tale scissione ha avuto effetto dal 25 luglio 2005.

Immobilizzazioni finanziarie: Partecipazioni in imprese collegate

La voce ammonta a € 53.446 mila e non si è movimentata nel corso dell'esercizio:

Partecipazioni in imprese collegate	Valori al 31.12.2004	MOVIMENTI DELL'ESERCIZIO				Valori al 31.12.2005
		Incrementi	Decrementi	Altre variazioni	Riclassifiche	
Costo originario						
Ferrovie Nord Milano S.p.A.	23.061					23.061
Isfort S.p.A.	354					354
TSF S.p.A.	30.031					30.031
TOTALE	**53.446**	**0**	**0**	**0**	**0**	**53.446**

Immobilizzazioni finanziarie: Partecipazioni in altre imprese

La voce ammonta a € 133.648 mila e non si è movimentata nel corso dell'esercizio:

Partecipazioni in altre imprese	Valori al 31.12.2004	MOVIMENTI DELL'ESERCIZIO				Valori al 31.12.2005
		Incrementi	Decrementi	Atre variazioni	Riclassifiche	
Costo originario						
BCC Bureau Central de Clearing	7					7
Consorzio E.T.L.	10					10
Consorzio Italiano Infrastrutture e Trasporti per l'Iraq	200					200
Eurofima S.p.A.	133.325					133.325
Fondazione Accademia S.Cecilia	5					5
Hit Rail B.V.	97					97
Turismark in liquidazione	4					4
TOTALE	**133.648**	**0**	**0**	**0**	**0**	**133.648**

Di seguito viene evidenziato il confronto tra i valori di carico delle partecipazioni e la corrispondente frazione di patrimonio netto di pertinenza.

Società partecipate	Capitale sociale	Utili (perdite) del periodo	Patrimonio netto al 31.12.2005	% di partecipazione FS	Patrimonio netto di pertinenza	Valore di bilancio al 31.12.05	Differenza
					(a)	(b)	(b) - (a)
Controllate:							
Fercredit S.p.A.	32.500	6.269	48.739	100%	48.739	31.413	(17.326)
Ferrovie Real Estate	749.622	101.509	1.023.256	100%	1.023.256	749.622	(273.634)
FS Lab S.r.l.	1.000	(7)	787	100%	787	1.000	213
Grandi Stazioni S.p.A.	4.304	15.416	88.039	59,99%	52.815	17.601	(35.214)
Italferr S.p.A.	14.186	2.669	34.792	100%	34.792	8.047	(26.745)
Centostazioni S.p.A.	8.333	3.225	40.800	59,99%	24.480	3.050	(21.430)
Ferservizi S.p.A.	43.000	288	62.437	100%	62.437	43.207	(19.230)
SAP S.r.l. in liquidazione	997	0	(7.158)	100%	(7.158)	0	7.158
Sogin S.r.l.	15.600	861	37.295	55%	20.512	58.980	38.468
RFI S.p.A.	29.932.999	159	33.468.990	100%	33.468.990	30.822.087	(2.646.903)
Trenitalia S.p.A.	2.896.457	(631.698)	2.003.930	100%	2.003.930	2.003.930	0
Totale					**36.733.580**	**33.738.937**	**(2.994.643)**
Collegate:							
Ferrovie Nord Milano S.p.A.(1)	107.690	4.085	144.335	14,74%	21.277	23.061	1.784
Isfort S.p.A.	1.300	(87)	2.140	19%	407	354	(53)
T.S.F. S.p.A.	77.004	10.905	92.575	39%	36.104	30.031	(6.073)
Totale					**57.788**	**53.446**	**(4.342)**
Totale controllate e collegate					**36.791.369**	**33.792.383**	**(2.998.986)**

(1) Il raffronto è stato effettuato con i dati del bilancio 2004

La differenza fra valore di carico di Sogin S.r.l. e la corrispondente frazione di patrimonio netto della controllata è da ricondurre prevalentemente al maggior prezzo corrisposto per l'acquisto della partecipazione rispetto al patrimonio netto dell'epoca; esso si è ulteriormente incrementato, in relazione agli importi versati e da versare per integrazione del prezzo di acquisto della partecipazione in riferimento all'atto di transazione dell'8 marzo 2002. Detta differenza trova tuttora giustificazione nelle potenzialità di reddito della società controllata.

La differenza rispetto al patrimonio netto della società SAP S.r.l. in liquidazione trova copertura, come già detto in precedenza, nelle somme accantonate nel fondo rischi ed oneri.

La differenza relativa alla collegata Ferrovie Nord Milano S.p.A. trova giustificazione nelle potenzialità di reddito della società collegata.

Non si è proceduto invece all'adeguamento del valore della partecipazione nella società FS Lab S.r.l., in quanto non ancora operativa.

Si riporta di seguito l'elenco delle sedi legali delle società controllate e collegate.

Denominazione della società	Sede legale
Controllate:	
Centostazioni S.p.A.	Via Bartolomeo Eustachio, 8 - 00161 ROMA
Fercredit Servizi Finanziari S.p.A.	Via Sommacampagna,19 - 00185 ROMA
Ferrovie Real Estate S.p.A.	Piazza della Croce Rossa, 1 – 00161 – ROMA
Ferservizi S.p.A.	Viale del Campo Boario, 19 - 00100 ROMA
FS Lab S.r.l.	Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 ROMA
Grandi Stazioni S.p.A.	Via Giolitti, 34 - 00185 ROMA
Italferr S.p.A.	Via Marsala, 53 - 00185 ROMA
Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.	Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 ROMA
SAP S.r.l. in liquidazione	Viale Scalo San Lorenzo, 16 - 00185 ROMA
Sogin S.r.l.	Viale dei Cadorna, 105 - 50129 FIRENZE
Trenitalia S.p.A.	Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 ROMA
Collegate:	
Ferrovie Nord Milano S.p.A.	Piazzale Cadorna, 14 - 20123 MILANO
Isfort S.p.A.	Via Savoia, 19 - 00198 ROMA
T.S.F. - Tele Sistemi Ferroviari S.p.A.	Via Giuseppe Galati, 71 - 00155 ROMA

Immobilizzazioni finanziarie: Crediti

La voce ammonta a € 5.132.005 mila con una variazione in aumento di € 411.980 mila rispetto al 31 dicembre 2004.

Immobilizzazioni finanziarie: Crediti verso imprese controllate

La voce ammonta a € 5.064.998 mila ed è così dettagliata:

Impresa	31.12.2005	31.12.2004	Differenze
Fercredit S.p.A.	17.150	18.700	(1.550)
Trenitalia S.p.A.	2.403.157	2.106.743	296.414
Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.	2.644.691	2.554.625	90.066
Totale	**5.064.998**	**4.680.068**	**384.930**

Il credito verso Fercredit S.p.A. rappresenta l'ammontare dei finanziamenti concessi.

I crediti verso Trenitalia S.p.A. rappresentano:

- per € 910.757 mila il credito residuo relativo alla cessione alla stessa del ramo d'azienda trasporto;
- per € 1.492.400 mila i finanziamenti concessi alla società per l'acquisto del materiale rotabile. La provvista finanziaria per la concessione di detti prestiti è stata acquisita da Ferrovie dello Stato S.p.A. attraverso l'emissione di prestiti obbligazionari sottoscritti interamente dalla società Eurofima.

I crediti verso la controllata RFI S.p.A., € 2.644.691 mila, sono relativi a versamenti effettuati in conto futuri aumenti di capitale.

L'importo della voce esigibile oltre i cinque anni ammonta a € 1.493.650 mila ed è riferito alla controllata Fercredit S.p.A. per € 1.250 mila e alla controllata Trenitalia S.p.A. per € 1.492.400 mila, mentre l'importo esigibile oltre l'esercizio ed entro i cinque anni, pari a € 620.271 mila, è riferito al credito verso Trenitalia S.p.A. a seguito della cessione del ramo d'azienda trasporto (€ 607.171 mila) e ai prestiti concessi a Fercredit S.p.A. (€ 13.100 mila).

Immobilizzazioni finanziarie: Crediti verso altri

La voce ammonta a € 67.007 mila ed è così dettagliata:

Descrizione	31.12.2005	31.12.2004	Differenze
Crediti verso la società Euterpe	65.599	38.578	27.021
Crediti verso banche per somme pignorate	272	242	30
Depositi cauzionali	63	63	0
Altre società partecipate (Hit Rail BV)	1.073	1.073	0
Totale	**67.007**	**39.956**	**27.051**

Il credito verso la società Euterpe Finance è da porre in relazione all'operazione di cartolarizzazione dei crediti verso l'Erario, operazione perfezionatasi nel 2004.

Il credito rappresenta il "Deferred purchase price" (che verrà incassato alla scadenza dell'operazione) costituito dagli interessi maturati sui crediti cartolarizzati dal 1° gennaio 2003 al 27 maggio 2004 (data in cui Ferrovie ha incassato l'Initial purchase price) cui si sono aggiunti gli interessi maturati successivamente fino al 31 dicembre 2005. Questi ultimi interessi sono dovuti al fatto che all'operazione di cartolarizzazione è stata affiancata una operazione di "interest rate swap" nella quale Ferrovie dello Stato S.p.A. ed Euterpe Finance/Royal Bank of Scotland si sono impegnate a scambiarsi i futuri flussi di cassa relativi agli interessi passivi, contrattualmente basati sull'Euribor a tre mesi più spread, maturati sulla provvista accesa per il pagamento dell'Initial purchase price e agli interessi attivi che l'Agenzia delle Entrate riconoscerà sul capitale oggetto di cessione. Si precisa che gli oneri netti stimati sono prudenzialmente accantonati nella voce "Altri fondi".

I contratti stipulati tra le parti, prevedono:

- una opzione CALL da parte di Ferrovie dello Stato S.p.A. verso Euterpe Finance per il riacquisto dei crediti ceduti, pari a € 857.452 mila (con conseguente rimborso anticipato dei titoli obbligazionari sottostanti i crediti cartolarizzati) da esercitare a partire dalla fine del terzo anno;
- un obbligo di Ferrovie dello Stato S.p.A. al riacquisto da Euterpe Finance dei crediti ceduti ed ancora in essere alla data di scadenza finale delle obbligazioni unitamente al coincidente obbligo di Euterpe Finance alla rivendita a Ferrovie dello Stato S.p.A. dei suddetti crediti residui;
- una opzione CALL da parte di Ferrovie dello Stato S.p.A. verso Euterpe Finance per l'acquisto delle quote societarie della stessa Euterpe Finance da esercitare a partire dal giorno successivo alla data di rimborso integrale o cancellazione dei titoli di cui all'operazione di cartolarizzazione ed esercitabile fino ad un anno dopo la data di rimborso integrale o cancellazione degli stessi, al fine di rientrare di fatto in possesso della titolarità dei crediti ceduti residui. Il prezzo a cui saranno compravendute le quote per effetto

dell'esercizio dell'opzione, è pari al loro valore nominale maggiorato degli interessi maturati.

Ai fini della corretta esposizione dei dati di bilancio si è provveduto ad effettuare una migliore classifica dei crediti verso banche per somme pignorate, dalla voce C.IV.1 Disponibilità liquide - Depositi bancari e postali alla voce B.III.2.d) Immobilizzazioni finanziarie - Crediti verso altri - esigibili oltre l'esercizio successivo; per omogeneità di trattamento analoga riclassifica ha interessato l'esercizio 2004 per € 242 mila.

Il credito nei confronti della partecipata Hit Rail BV concerne una ricapitalizzazione della stessa che, al 31 dicembre 2005, non è stata ancora formalizzata.

Gli altri crediti sono relativi a depositi cauzionali versati (€ 63 mila).

L'importo della voce esigibile oltre i cinque anni ammonta a € 65.599 mila ed è riferito al credito verso la società Euterpe Finance.

ATTIVO CIRCOLANTE

Rimanenze

Cespiti radiati da alienare

L'importo iscritto nella voce, € 275 mila, rappresenta il valore di presunto realizzo dei cespiti da alienare.

Crediti

La posta ammonta a € 4.603.838 mila con una variazione in aumento di € 1.226.092 mila rispetto al 31 dicembre 2004.

Crediti: Verso clienti

I crediti verso clienti, al netto del fondo svalutazione, ammontano a € 161 mila e sono così dettagliati:

Descrizione	31.12.2005	31.12.2004	Differenze
Clienti ordinari	168	123	45
Fondo svalutazione	(7)	(6)	(1)
Valore netto	161	117	44
Ferrovie ed agenzie	0	1	(1)
Fondo svalutazione	0	0	0
Valore netto	0	1	(1)
TOTALE VALORE NETTO	**161**	**118**	**0** **43**

La voce Clienti ordinari si riferisce per € 61 mila a crediti verso le società collegate indirette (€ 73 mila nel 2004) e per € 107 mila a clienti terzi (€ 50 mila nel 2004).

Al 31 dicembre 2005 si è provveduto ad adeguare il fondo svalutazione crediti verso clienti sulla base della stima dell'esigibilità dei crediti.

Crediti: Verso imprese controllate

La voce ammonta a € 1.090.461 mila ed è così dettagliata per natura:

Natura	31.12.2005	31.12.2004	Differenze
Commerciali	61.823	46.122	15.701
Finanziari:			
- c/c intersocietario	365.420	160.549	204.871
- finanziamenti	489.875	344.333	145.542
- altri	12.322	17.098	(4.776)
Altri			
- IVA	58.342	76.404	(18.062)
- cessione crediti d'imposta	6.206	6.808	(602)
- crediti per consolidato fiscale	96.473	45.683	50.790
- diversi	0	1.657	(1.657)
TOTALE	**1.090.461**	**698.654**	**391.807**

L'incremento della voce è attribuibile essenzialmente alla variazione dei finanziamenti a breve concessi alle società controllate (€ 145.542 mila) e all'incremento del c/c intersocietario intrattenuto con la società Trenitalia (€ 204.871 mila).

La voce "Altri" riguarda principalmente il credito per il trasferimento dell'IVA a debito risultante al 31 dicembre 2005 delle controllate ed i crediti per consolidato fiscale dovuti ai trasferimenti dell'imposta IRES non compensata da corrispondenti crediti erariali trasferiti.

Crediti: Verso imprese collegate

La voce ammonta a € 74 mila con una variazione in diminuzione di € 57 mila rispetto al 31 dicembre 2004. Essa è rappresentata esclusivamente da crediti di natura commerciale verso le società TSF S.p.A. per € 69 mila ed Isfort S.p.A. per € 5 mila.

Crediti: Crediti tributari

I crediti tributari ammontano a € 2.696.690 mila e sono così dettagliati:

Descrizione	31.12.2005	31.12.2004	Differenze
IVA	2.620.942	1.907.880	713.062
IRES	75.748	76.844	(1.096)
Rivalutazione T.F.R. 11%	0	3	(3)
TOTALE	**2.696.690**	**1.984.727**	**711.963**

I crediti per IVA (€ 2.620.942 mila) riguardano per € 1.129.186 mila le risultanze dell'IVA di gruppo al 31 dicembre 2005 e per € 1.491.756 mila la quota chiesta a rimborso comprensiva dei relativi interessi. Con riferimento all'IVA di gruppo esigibile oltre l'esercizio successivo, la modalità di liquidazione dell'imposta è data dalla somma dei crediti propri della società e di parte di quelli conferiti alla capogruppo da RFI S.p.A., Trenitalia S.p.A. e TAV S.p.A.. I crediti chiesti a rimborso da Ferrovie dello Stato S.p.A., ma di pertinenza di Trenitalia S.p.A., RFI S.p.A. e TAV Sp.A. danno luogo, pertanto, all'iscrizione di corrispondenti debiti di Ferrovie dello Stato S.p.A. nei confronti di dette società.

L'importo dei crediti IVA oltre i cinque anni ammonta a € 1.081.855 mila, mentre l'importo esigibile oltre l'esercizio ed entro i cinque anni è pari a € 409.901 mila. Si precisa che quest'ultimo credito è stato ceduto nel marzo 2006 come già illustrato nella Relazione sulla gestione "Fatti di rilievo intervenuti dopo la chiusura dell'esercizio".

Per quanto riguarda l'IRES occorre precisare che dal 2004 la società ha adottato il consolidato fiscale (quale consolidante) in opzione con tutte le società controllate, le quali hanno provveduto a trasferire a Ferrovie dello Stato S.p.A. i loro crediti e debiti per IRES, di competenza degli esercizi 2004 e 2005.

Crediti: Verso altri

I crediti verso altri ammontano a € 816.453 mila e sono così dettagliati:

Descrizione	31.12.2005	31.12.2004	Differenze
Personale	18	32	(14)
Crediti verso Banche			
- pronti contro termine	689.994	549.995	139.999
- polizze di credito commerciali	126.000	144.000	(18.000)
	815.994	693.995	121.999
Debitori diversi	441	89	352
TOTALE	**816.453**	**694.116**	**122.337**

I crediti verso il personale (€ 18 mila) riguardano anticipazioni concesse ai dipendenti a vario titolo, da recuperare con trattenute sui ruoli paga. La variazione positiva dei crediti verso banche per investimenti finanziari a breve è attribuibile essenzialmente all'effetto differenziale tra l'aumento degli investimenti in pronti contro termine (€ 139.999 mila) e la diminuzione dei crediti per commercial paper (€ 18.000 mila). I crediti per "pronti contro termine", riguardano investimenti finanziari in titoli di credito emessi dallo Stato e da banche, per un importo a pronti di € 689.994 mila ed un importo a termine di € 691.266 mila. Nella tabella seguente si dettagliano gli effetti sullo stato patrimoniale e sul conto economico degli investimenti con obbligo di retrocessione considerando l'aliquota teorica IRAP applicabile del 5,25%.

Operazioni di pronti contro termine	
Stato Patrimoniale:	
- crediti verso altri - crediti verso Banche	689.994
- ratei attivi	267
Conto Economico:	
- proventi finanziari	5.494
Effetto sul patrimonio netto	
- prima delle imposte	5.854
- dopo le imposte	5.547
Effetto sul risultato di periodo	
- prima delle imposte	5.494
- dopo le imposte	5.206

La voce Debitori diversi è attribuibile essenzialmente ad anticipi corrisposti a fornitori per prestazioni correnti (€ 288 mila), ai crediti verso l'Inail per rimborsi da ricevere (€ 8 mila) ai crediti verso alcuni stati dell'U.E. per IVA da recuperare (€ 25 mila) ed errati accrediti bancari per € 110 mila.

Disponibilità liquide

La voce ammonta a € 974.100 mila con una variazione in diminuzione di € 366.630 mila rispetto al 31 dicembre 2004. Essa è così dettagliata:

Descrizione	31.12.2005	31.12.2004	Differenze
Depositi bancari e postali	935.309	599.223	336.086
Denaro e valori in cassa	22	42	(20)
Conti correnti di Tesoreria	38.769	741.465	(702.696)
TOTALE	**974.100**	**1.340.730**	**(366.630)**

La consistenza al 31 dicembre 2005 delle disponibilità liquide riguarda la giacenza presso istituti bancari e postali, di cui depositi a scadenza per € 340.000 mila ed impieghi a breve per € 443.000 mila. Nei conti correnti di tesoreria sono compresi i fondi vincolati al ripristino delle opere danneggiate dall'alluvione del Piemonte avvenuta nel 1994 di cui alla legge 35/95, per un ammontare di € 15.170 mila.

Ai fini della corretta esposizione dei dati di bilancio si è provveduto ad effettuare una migliore classifica dei crediti verso banche per somme pignorate al 31.12.2005, dalla voce C.IV.1 Disponibilità liquide - Depositi bancari e postali alla voce B.III.2.d) Immobilizzazioni finanziarie - Crediti verso altri - esigibili oltre l'esercizio successivo; per omogeneità di trattamento analoga riclassifica ha interessato l'esercizio 2004 per € 242 mila.

RATEI E RISCONTI

La voce ammonta a € 3.172 mila con una variazione in diminuzione di € 26.432 mila rispetto al 31 dicembre 2004. Essa è così dettagliata:

Descrizione	31.12.2005	31.12.2004	Differenze
RATEI ATTIVI			
Interessi attivi	3.123	1.549	1.574
RISCONTI ATTIVI			
Fitti passivi	48	44	4
Premi di assicurazioni	1	28.011	(28.010)
	49	28.055	(28.006)
TOTALE	**3.172**	**29.604**	**(26.432)**

I ratei attivi sono relativi ad interessi attivi maturati al 31 dicembre 2005 e non ancora liquidati su finanziamenti concessi alle seguenti società del gruppo:

- Fercredit S.p.A. per € 88 mila,
- TAV S.p.A. per € 883 mila;

- Trenitalia S.p.A. per € 1.671 mila;
- Fs Cargo S.p.A. per € 2 mila;

e agli interessi attivi maturati al 31 dicembre 2005 e non ancora liquidati sui seguenti investimenti finanziari a breve:

- pronti contro termine per € 267 mila,
- commercial paper per € 48 mila,
- depositi a scadenza per € 71 mila,
- altri investimenti a breve € 93 mila.

STATO PATRIMONIALE: PASSIVO

PATRIMONIO NETTO

La posta ammonta a € 38.109.772 mila, con una variazione in aumento di € 2.461.284 mila rispetto al 31 dicembre 2004.

Nelle tabella seguente è riportata la movimentazione del patrimonio netto nel 2005.

Composizione Patrimonio netto	Saldo al 31.12.2004	Destinazione del risultato d'esercizio		Altre variazioni			Risultato d'esercizio	Saldo al 31.12.2005
		Distrib.ne dividendi	Altro	Increm.ti	Decrem.ti	Riclassifiche		
Capitale	35.784.871					3.005.555		38.790.426
Riserva legale	10.423							10.423
Altre riserve:								
Riserva Straordinaria	27.897							27.897
Versamenti in conto futuro aumento di capitale	0			3.005.555		(3.005.555)		0
Utili (perdite) portati a nuovo	170.150		(344.854)					(174.704)
Utile (perdita) dell'esercizio	(344.854)		344.854				(544.271)	(544.271)
TOTALE	35.648.487	0	0	3.005.555	0	0	(544.271)	38.109.771

A seguito delle decisioni adottate dall'Assemblea straordinaria dei soci, tenutasi il 23 giugno 2005, il socio unico Ministero dell'Economia e delle Finanze, in data 8 luglio 2005, ha sottoscritto e deliberato per € 360.863.320,00 l'aumento del capitale sociale. La dichiarazione di detto aumento è stata depositata al Registro delle Imprese di Roma in data 26 luglio 2005.

L'Assemblea straordinaria dei soci, con decisione adottata in data 23 dicembre 2005, depositata al Registro delle Imprese in data 30 dicembre 2005, ha, inoltre, deliberato un ulteriore aumento del capitale sociale di € 2.644.691.608,00.

Detti aumenti sono riconducibili:

- ai versamenti effettuati dallo Stato per apporto di capitale in base alle leggi 350/2003 e 311/2004, rispettivamente per € 803.291.379,82, quali residue somme previste dalla legge finanziaria del 2004, e € 1.988.708.620,18 in conto della legge 311/2004 (finanziaria 2005).
- al versamento per l'apporto di € 213.554.928,00 in base all'art. 57 della legge finanziaria 2002 (legge 448/2001) che stabiliva il trasferimento degli stanziamenti iscritti nello stato di

previsione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti a quello del Ministero dell'Economia e delle Finanze.

A seguito delle suddette operazioni il capitale sociale al 31 dicembre 2005, interamente sottoscritto e versato dal socio unico Ministero dell'Economia e delle Finanze, ammonta a € 38.790.425.485,00 ed è composto da 38.790.425.485 azioni del valore nominale di € 1 ciascuna.

Nel prospetto seguente è indicata l'origine, la disponibilità e la distribuibilità delle voci di patrimonio netto.

Origine	Importi al 31.12.2005 (a+b)	Quota indisponibile (a)	Quota disponibile (b)	Quota distribuibile di b
Capitale	38.790.426	0	0	0
Altre riserve:				
Riserva legale	10.423	10.423	0	0
Riserva Straordinaria	27.897	0	27.897	27.897
TOTALE	**38.828.746**	**10.423**	**27.897**	**27.897**

Si precisa che la riserva straordinaria non è soggetta a particolari vincoli e pertanto può essere destinata alla copertura di perdite, ad aumenti gratuiti di capitale o può essere distribuita ai soci.

FONDI PER RISCHI ED ONERI

La posta ammonta a € 215.256 mila con una variazione in aumento di € 83.690 mila rispetto al 31 dicembre 2004.

Si riporta di seguito la composizione e movimentazione del periodo.

Descrizione	Saldo al 31.12.2004	Incrementi	Utilizzi	Rilascio fondi eccedenti	Rettifiche e riclassifiche	Saldo al 31.12.2005
Fondo per imposte, anche differite	65.757	82.631	0	0	(166)	148.222
Altri	65.808	8.232	(1.115)	(5.746)	(145)	67.034
TOTALE	**131.565**	**90.863**	**(1.115)**	**(5.746)**	**(311)**	**215.256**

Si evidenzia il dettaglio del fondo imposte, anche differite.

Descrizione	Saldo al 31.12.2004	Incrementi	Utilizzi	Rilascio fondi eccedenti	Rettifiche	Saldo al 31.12.2005
Fondo imposte	15	0	0	0	0	15
Fondo imposte da consolidato fiscale	65.742	82.631	0	0	(166)	148.207
TOTALE	**65.757**	**82.631**	**0**	**0**	**(166)**	**148.222**

Si precisa che nel fondo imposte non risultano accantonate imposte differite.

L'incremento registrato nell'esercizio è relativo alle imposte per IRES trasferite dalle società che hanno aderito al consolidato fiscale mentre le rettifiche sono relative alla definizione delle imposte per IRES trasferite nel 2004. Il restante fondo imposte è a presidio delle passività potenziali di natura fiscale.

Con riferimento al fondo imposte da consolidato fiscale, si osserva quanto segue. In presenza di società che conferiscono redditi imponibili e società che conferiscono perdite fiscali, la consolidante compensa le rispettive partite e potrà essere chiamata a remunerare le perdite fiscali in caso di futuro utilizzo delle stesse da parte della società che le ha prodotte, entro il quinquennio previsto dalla legge. Tale successivo utilizzo potrebbe scaturire o dalla realizzazione di un reddito imponibile da parte della società o dalla fuoriuscita dal consolidato della società stessa, per interruzione dell'opzione o per mancato rinnovo della stessa. In tal caso, la consolidante attingerà le risorse finanziarie per remunerare le perdite fiscali a suo tempo conferite dal fondo che, per tale motivo, viene mantenuto e alimentato annualmente.

Si evidenzia il dettaglio degli altri fondi.

Descrizione	Saldo al 31.12.2004	Accantona-menti	Utilizzi	Rilascio fondi eccedenti	Riclassifiche	Saldo al 31.12.2005
Decrementi e perdite relative alle partecipazioni	7.413	0	0	0	(255)	7.158
Contenzioso nei confronti del personale e dei terzi	177	1.352	(17)	0	0	1.512
Fondo oneri per esodi incentivati	1.098	0	(1.098)	0	0	0
Altri rischi minori	57.120	6.880	0	(5.746)	110	58.364
TOTALE	**65.808**	**8.232**	**(1.115)**	**(5.746)**	**(145)**	**67.034**

Decrementi e perdite relative alle partecipazioni

Il fondo è a copertura del patrimonio netto negativo della società Sap S.r.l. in liquidazione (€ 7.158 mila). La riclassifica di € 255 mila al fondo svalutazione partecipazioni si è resa necessaria a seguito dell'incremento del valore di carico della controllata.

Contenzioso nei confronti del personale e di terzi

Il fondo si riferisce essenzialmente al contenzioso nei confronti del personale; esso è da porre in relazione alle contestazioni in essere ed alle cause attivate presso le sedi competenti riguardanti prevalentemente rivendicazioni economiche e di carriera.

Gli utilizzi si riferiscono alle somme liquidate nell'anno.

Fondo oneri per esodi incentivati

Il fondo, costituito nel 2001 in relazione agli oneri previsti per incentivare l'esodo anticipato del personale, risulta totalmente utilizzato a fronte degli oneri liquidati nell'esercizio 2005 e in quelli precedenti.

Altri rischi minori

Trattasi essenzialmente di fondi a fronte di rischi attribuibili agli oneri netti stimati relativi alla operazione di interest rate swap affiancata alla operazione di cartolarizzazione dei crediti fiscali di cui si è ampiamente esposto precedentemente, ai possibili oneri legati ad impegni connessi alle modalità di cessazione degli incarichi di talune figure apicali, ad oneri per la realizzazione di partite creditorie e a quelli previsti dal lodo arbitrale richiesto da Ferrovie dello Stato per la controversia con la controllata Centostazioni inerente il contratto con la società Via Vai per la gestione delle edicole nelle medie stazioni.

L'incremento di € 6.880 mila è attribuibile all'adeguamento del fondo al lodo arbitrale suddetto (€ 8.000 mila).

La riduzione è attribuibile essenzialmente all'adeguamento del fondo costituito nel 2003 a fronte degli oneri netti stimati relativi alla operazione di interest rate swap suddetta (€ 5.746 mila). Per effetto di tale riduzione quest'ultimo fondo passa da € 22.300 mila a € 16.554 mila. La riduzione ha interessato la voce di conto economico A 5) "Altri ricavi e proventi".

Il fondo è stato, inoltre, incrementato di € 110 mila a seguito della riclassifica di una quota dei debiti accertati a tutto il 2004 per la revisione del prezzo di acquisto nei confronti dei soci privati della partecipazione Sogin S.r.l., tutt'ora in corso di definizione. La riduzione si è determinata a seguito dell'addebito di quota parte delle imposte gravate sui corrispettivi di pertinenza dei soci suddetti.

Si precisa che oltre ai rischi ed oneri accantonati non sussistono altre passività potenziali.

TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO LAVORO SUBORDINATO

La posta ammonta a € 25.277 mila con una variazione in aumento di € 1.468 mila rispetto al 31 dicembre 2004. e si compone di due fondi distinti: il Fondo "Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato" e il Fondo "Indennità di buonuscita".

Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato

Si riporta di seguito la movimentazione della voce avvenuta nell'esercizio.

Trattamento di fine rapporto lavoro subordinato	
Consistenza del fondo al 31.12.2004	**14.147**
Incrementi:	
Accantonamenti e Rivalutazioni	3.321
Trasferimenti da altre società del Gruppo	303
	3.624
Decrementi:	
Cessazioni del rapporto	(777)
Anticipazioni corrisposte/recuperate	(161)
Trasferimenti a fondi integrativi	(1.016)
Anticipazioni all'Erario dell'imposta sulla rivalutazione	(45)
Trasferimenti ad altre società del Gruppo	(158)
Altri	(4)
	(2.161)
Consistenza del fondo al 31.12.2005	**15.610**

Fondo indennità buonuscita

Si tratta del fondo derivante dalla soppressione dell'Opera di previdenza del personale ferroviario - OPAFS (comma 43 dell'articolo 1 della legge 24 dicembre 1993, n. 537), l'Ente pubblico preposto al pagamento della «indennità di buonuscita» al personale ferroviario. Tale fondo riflette il debito nei confronti dei dipendenti maturato per il periodo di lavoro prestato a tutto il 31 dicembre 1995. Con il passaggio del personale al regime TFR il suddetto fondo è soggetto alla sola rivalutazione calcolata in analogia a quanto previsto per il TFR.

Si riporta di seguito la movimentazione della voce avvenuta nell'esercizio.

Consistenza del fondo al 31.12.2004	**9.661**
Incrementi:	
Rivalutazioni	280
Trasferimenti da altre società del Gruppo	280
	560
Decrementi:	
Cessazioni del rapporto	(387)
Anticipazioni corrisposte/recuperate	(81)
Anticipazioni all'Erario dell'imposta sulla rivalutazione	(31)
Trasferimenti ad altre società del Gruppo	(55)
	(554)
Consistenza del fondo al 31.12.2005	**9.667**

DEBITI

La posta ammonta a € 6.325.415 mila con una variazione in aumento di € 1.372.317 mila rispetto al 31 dicembre 2004.

Debiti: Obbligazioni

La voce ammonta a € 1.492.400 mila. Trattasi di undici emissioni interamente sottoscritte dalla società Eurofima il cui dettaglio è indicato nella tabella seguente.

Emissini	Importo	Data di emissione	Durata (anni)
Serie 1	200.000	28/12/2003	15
Serie 2	200.000	28/12/2003	15
Serie 3	149.400	13/12/2004	14
Serie 4	160.000	13/12/2004	15
Serie 5	183.000	16/12/2004	15
Serie 6	194.000	15/12/2005	10,5
Serie 7	32.300	15/12/2005	10,5
Serie 8	83.000	28/10/2005	9,5
Serie 9	62.700	28/10/2005	13
Serie 10	62.700	31/10/2005	14,5
Serie 11	165.300	31/10/2005	9,5

Il ricorso a detti prestiti è finalizzato al finanziamento di investimenti della società Trenitalia S.p.A. per il programma di ammodernamento del materiale rotabile.

Il rimborso dei prestiti è previsto in unica soluzione alla scadenza; il godimento delle cedole è semestrale, a tasso d'interesse variabile.

I titoli non prevedono quotazioni su "mercati ufficiali", Borse nazionali od estere, e non potranno essere oggetto di negoziazione. Essi rimarranno nel bilancio di Eurofima in qualità di unico proprietario.

Per corrispondere ai requisiti di garanzia statutariamente richiesti da Eurofima a supporto di tutti i finanziamenti concessi fino ad oggi ai propri clienti/azionisti e per mantenere la proprietà del materiale rotabile in capo a Trenitalia S.p.A. l'operazione prevede la costituzione di pegno sui beni oggetto di finanziamento.

A Ferrovie dello Stato S.p.A. è affidato il ruolo di "custode" dei beni medesimi, soddisfacendo in tal modo i requisiti di "spossessamento" richiesti dall'articolo 2786 del Codice Civile per la validità e l'efficacia del pegno.

Debiti: Acconti

La voce risulta azzerata al 31 dicembre 2005.

Debiti: Debiti verso fornitori

La voce ammonta a € 27.902 mila ed è così dettagliata:

Descrizione	31.12.2005	31.12.2004	Differenze
Fornitori ordinari	27.894	18.643	9.251
Amministrazioni dello Stato	8	0	8
TOTALE	**27.902**	**18.643**	**9.259**

Debiti: Debiti verso imprese controllate

La voce ammonta a € 4.459.376 mila ed è così dettagliata per natura:

Natura	31.12.2005	31.12.2004	Differenze
Commerciali	9.557	17.184	(7.627)
Finanziari			
- c/c intersocietario	2.056.501	1.987.790	68.711
- depositi passivi	7.014	15.072	(8.058)
- altri			
Altri:			
- trasferimenti IVA	2.373.297	1.723.388	649.909
- trasferimenti crediti IRES 2004	8.271	1.105	7.166
- diversi	4.736	4.611	125
TOTALE	**4.459.376**	**3.749.150**	**710.226**

L'importo della voce esigibile oltre l'esercizio successivo si riferisce ai trasferimenti dei saldi IVA chiesti a rimborso; esso ammonta a € 1.033.292 mila ed è esigibile oltre i cinque anni.

La variazione in aumento maggiormente significativa è riconducibile al trasferimento dei crediti IVA, mentre quella in diminuzione è dovuta alla riduzione registrata sui finanziamenti concessi.

Debiti: Debiti verso imprese collegate

La voce ammonta a € 29.323 mila ed è così dettagliata per natura:

Natura	31.12.2005	31.12.2004	Differenze
Commerciali	10.139	11.400	(1.261)
Finanziari			
- c/c intersocietario	19.184	2.887	16.297
TOTALE	**29.323**	**14.287**	**15.036**

La variazione dei debiti commerciali è attribuibile essenzialmente alla riduzione dei debiti nei confronti di TSF S.p.A. così come l'aumento dei debiti di natura finanziaria è da porre in relazione all'incremento del conto corrente intersocietario intrattenuto con la medesima società.

Debiti: Debiti tributari

La voce ammonta a € 3.287 mila ed è così dettagliata:

Descrizione	31.12.2005	31.12.2004	Differenze
IRAP	852	166	686
Ritenute alla fonte	2.420	2.304	116
Altri	15	2	13
TOTALE	**3.287**	**2.472**	**815**

I debiti per IRAP sono da porre in relazione all'imposta stimata per l'esercizio 2005 (€ 3.500 mila) al netto dei crediti per i versamenti in acconto effettuati nel 2004 risultati non dovuti in sede di dichiarazione 2005 (€ 2.648 mila). I debiti per ritenute alla fonte rappresentano le ritenute operate dalla società nei confronti dei lavoratori dipendenti ed autonomi in qualità di sostituto d' imposta.

Gli altri debiti sono attribuibili alle imposte sulla rivalutazione del TFR rimaste da versare al 31 dicembre 2005.

Debiti: Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale

La voce ammonta a € 3.772 mila ed è così dettagliata:

Descrizione	31.12.2005	31.12.2004	Differenze
INPS	1.850	1.958	(108)
PREVINDAI	407	270	137
INAIL	6	0	6
EUROFER	38	38	0
Debiti per contributi su competenze da liquidare	1.103	405	698
Altri	368	348	20
TOTALE	**3.772**	**3.019**	**753**

La voce accoglie, come evidenziato nella tabella, oltre alle ritenute a carico del personale e ai contributi a carico del datore di lavoro rimasti da versare, anche l'ammontare dei contributi calcolati sulle competenze al personale accertate, ma ancora da liquidare. L'ammontare degli altri debiti è rappresentato dai contributi calcolati sull'ammontare delle ferie maturate e non godute.

La riduzione dei debiti verso l'INPS è da porre in relazione essenzialmente ai minori contributi dovuti per il personale che ha richiesto il rinvio del pensionamento ai sensi della legge 243/2004.

L'incremento dei debiti per contributi su competenze da liquidare è da porre in relazione ai maggiori costi di personale accertati nel 2005.

Debiti: Altri debiti

La voce ammonta a € 309.356 mila ed è così dettagliata:

Descrizione	31.12.2005	31.12.2004	Differenze
Personale per competenze maturate e non liquidate	6.015	2.210	3.805
Personale per ferie non godute	1.328	1.276	52
Fondo a gestione bilaterale legge 449/97	114.236	107.564	6.672
Ministero Economia e Finanze	2.283	2.362	(79)
Compensi organi sociali	0	67	(67)
Collegate di controllate	0	630	(630)
Altre imprese partecipate	150.263	151.451	(1.188)
Creditori diversi	35.231	7.554	27.677
TOTALE	**309.356**	**273.114**	**36.242**

L'importo più rilevante della posta "Altri debiti" è relativo al debito per decimi da versare verso la partecipata Eurofima (€ 150.183 mila), con sede in Svizzera. Detto debito, espresso in franchi svizzeri 233.550 mila, è stato adeguato al cambio di fine esercizio; gli utili su cambi rilevati, pari ad € 1.188 mila, sono stati imputati alla voce di conto economico C 17 bis) " Proventi e oneri finanziari - Utili e (perdite) su cambi da realizzare". I restanti € 80 mila sono relativi ai decimi da versare al Consorzio Italiano Infrastrutture e Trasporti per l'Iraq.

I debiti verso il personale riguardano prevalentemente le competenze maturate e non liquidate e l'ammontare delle ferie maturate e non godute, al 31 dicembre 2005.

Il fondo a gestione bilaterale istituito con la legge 449/97 accoglie le ritenute operate al personale con contratto ferroviario, i contributi a carico delle società del Gruppo interessate nonché gli interessi maturati. Si precisa che a decorrere dal 1° luglio 2005, a seguito del rinnovo del CCNL 2005/2006, è stata sospesa la contribuzione, sia a carico dell'azienda sia a carico dei lavoratori, prevista a favore del fondo.

I debiti verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze per pagamento cedole e titoli rappresentano le somme trasferite dal Ministero per il rimborso dei prestiti obbligazionari a suo carico, non ancora incassate dagli obbligazionisti.

Gli importi più significativi della voce "Creditori diversi" riguardano i contributi incassati nel 2005 dallo Stato per il finanziamento dell'acquisto e ristrutturazione del materiale rotabile destinato al Mezzogiorno (€ 30.907 mila), i debiti verso i soci privati per gli importi da versare al 31 dicembre 2005 per la revisione del prezzo di acquisto della partecipazione Sogin S.r.l. a seguito dell'atto di transazione dell'8 marzo 2002 (€ 3.969 mila), per questi ultimi debiti si

precisa che quota parte di quelli risultanti al 31 dicembre 2004 è stata trasferita nella voce "Fondi per rischi ed oneri – Altri" di cui si è detto in precedenza. La voce include inoltre il Fondo pro-handicappati, le ritenute effettuate al personale a vario titolo rimaste da versare al 31 dicembre 2005 ed incassi per i quali sono in corso accertamenti circa i soggetti creditori.

Si espongono di seguito i debiti in moneta estera.

(Valori espressi in unità di valuta)

Debiti	Dollaro U.S.A.	Sterlina U.K.	Franchi svizzeri
Commerciali			
- terzi	27.124	2.125	0
Altri			
- terzi	0	0	233.550.000
TOTALE	**27.124**	**2.125**	**233.550.000**

RATEI E RISCONTI

La voce ammonta a € 2.635 mila con una variazione in aumento di € 1.296 mila rispetto al 31 dicembre 2004. Essa è così dettagliata:

Dettaglio	31.12.2005	31.12.2004	Differenza
Ratei			
Interessi passivi	2.384	1.077	1.307
Diversi	250	250	0
	2.634	1.327	1.307
Risconti			
Riaddebiti assicurazioni	1	12	(11)
TOTALE	**2.635**	**1.339**	**1.296**

L'incremento dei ratei passivi per interessi è da porre in relazione essenzialmente all'incremento dei prestiti obbligazionari.

I ratei passivi diversi riguardano i costi maturati verso il Comune di Bologna per la concessione di spazi espositivi.

CONTI D'ORDINE

I Conti d'Ordine sono relativi a:

Rischi

Garanzie a favore di imprese controllate:

- Trattasi di fidejussioni prestate alla società TAV S.p.A. (€ 123.497 mila) per conto della società Italferr S.p.A., a garanzia delle obbligazioni contrattuali e degli anticipi ricevuti.

Garanzie a favore di terzi:

- Fidejussioni prestate a favore dell'Agenzia delle Entrate (€ 763.649 mila) per i rimborsi erariali effettuati. Le stesse sono state rilasciate nell'interesse delle seguenti società del Gruppo:

  - TAV S.p.A. € 691.639 mila,
  - Trenitalia S.p.A. € 22.065 mila,
  - Grandi Stazioni S.p.A. € 15.292 mila,
  - RFI S.p.A. € 31.099 mila,
  - Ecolog S.p.A. € 66 mila,
  - Fercredit S.p.A. € 3.488 mila.

- Fidejussioni prestate a favore di Banca OPI S.p.A. a fronte del finanziamento di € 1.000.000 mila concesso alla società RFI S.p.A. e da questa trasferito alla società Ferrovie Real Estate S.p.A., in data 31 ottobre 2003, a seguito di scissione parziale di RFI S.p.A. La garanzia è stata ridotta a seguito dei rimborsi effettuati, e risulta al 31 dicembre 2005 pari a € 270.333 mila.

- Fidejussioni prestate alla Banca OPI S.p.A. per € 420.000 mila e ai sotto indicati istituti di credito per prestiti concessi alla controllata Trenitalia S.p.A. dalla BEI:
  - Banca Intesa € 262.500 mila,
  - Banca di Roma € 210.000 mila,
  - Banca OPI € 115.500 mila e
  - Banca Antonveneta € 42.000 mila.

- Garanzie prestate a favore della società Eurofima (€ 65.723 mila) per i finanziamenti concessi alla società Cisalpino AG, società partecipata da Trenitalia S.p.A. e collegata indiretta di Ferrovie dello Stato S.p.A.. (*) Si precisa inoltre che Ferrovie dello Stato S.p.A. si è impegnata a garantire il 50% dell'ammontare complessivo dei prestiti pari ad € 250 milioni, e pertanto per € 125 milioni, che potranno essere accordati dalla società Eurofima alla società Cisalpino AG. Il "contratto quadro" destinato a disciplinare il futuro finanziamento del materiale rotabile è stato firmato da Eurofima e Cisalpino AG in data 30 luglio 2004 ed unitamente sottoscritto da Ferrovie dello Stato S.p.A. e SBB AG in qualità rispettivamente di garante e coobbligata. Al 31 dicembre 2005 a fronte dei prestiti concessi dalla società Eurofima alla Cisalpino AG l'ammontare delle garanzie prestate da Ferrovie dello Stato S.p.A. ammontano ad € 28.896 mila.

Il dato comparativo dell'esercizio precedente comprendeva il 50% dei prestiti garantiti dalla SBB AG (€ 47.614 mila) ed è stato pertanto rettificato nel 2005.

Altri conti d'ordine

Gli altri conti d'ordine riguardano il Fondo di solidarietà, costituito dalle somme trattenute al personale con contratto ferroviario. Esso interviene a sostegno del personale stesso in caso di eventuali addebiti per danni causati a terzi o alle società rivenienti dalla societarizzazione ed ammonta a € 21.046 mila.

CONTO ECONOMICO

Di seguito vengono analizzati i ricavi ed i costi del 2005 raffrontati con quelli dell'esercizio precedente.

VALORE DELLA PRODUZIONE

Il valore della produzione ammonta a € 169.020 mila, con una variazione in aumento di € 5.640 mila rispetto al 2004.

Esso risulta così composto:

Descrizione	2005	2004	Differenze
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	55.439	53.253	2.186
Altri ricavi e proventi	113.581	110.127	3.454
TOTALE	**169.020**	**163.380**	**5.640**

I ricavi derivano principalmente dai rapporti che Ferrovie dello Stato S.p.A. intrattiene nei confronti delle società del Gruppo alle quali fornisce essenzialmente servizi di consulenza e assistenza, brokeraggio e per l'utilizzo del marchio.

Il dettaglio delle voci che costituiscono il valore della produzione è illustrato nelle tabelle e nei commenti di seguito esposti.

Ricavi delle vendite e delle prestazioni

La voce ammonta a € 55.439 mila ed è così dettagliata:

Descrizione	2005	2004	Differenze
Canoni attivi per utilizzo marchio	37.603	36.840	763
Servizi area finanza	3.204	2.978	226
Servizi area Fiscale e Bilancio	446	445	1
Amministrazione del personale dirigente	624	624	0
Segreteria Societaria	1.352	1.288	64
Legale Lavoro	3.732	3.682	50
Relazioni industriali	4.932	4.935	(3)
Servizi area Sviluppo Organizzazione	1.576	1.388	188
Servizi per la comunicazione	1.743	1.019	724
Altri prestazioni di servizi	227	54	173
TOTALE	**55.439**	**53.253**	**2.186**

Altri ricavi e proventi

La voce ammonta a € 113.581 mila ed è così dettagliata :

Descrizione	2005	2004	Differenze
Contributi in conto esercizio			
Contributi da U.E.	78	49	29
Contributi da Stato	48	50	(2)
Altri ricavi e proventi			
Sopravvenienze attive da normale aggiornamento stime	7.545	12.217	(4.672)
Proventi diversi	26	167	(141)
Rimborsi			
- assicurazioni	63.810	57.651	6.159
- prestazioni di personale	19.515	19.481	34
- cariche sociali di dirigenti presso società del Gruppo FS	1.399	1.420	(21)
- utilizzo asset informatici FS	5.464	4.250	1.214
- servizi area relazioni esterne	1.316	1.152	164
- dal personale	19	18	1
- altri rimborsi	14.361	13.672	689
	105.884	97.644	8.240
TOTALE	**113.581**	**110.127**	**3.454**

Nella voce "Altri ricavi e proventi" sono presenti addebiti effettuati alle società controllate su base contrattuale per la fornitura di prestazioni, fra questi si evidenziano i contratti di assicurazioni (€ 63.810 mila) ed i rimborsi per le prestazioni di personale (€ 19.515 mila).

Il notevole incremento nei rimborsi per assicurazioni è da porre in relazione ai maggiori costi sostenuti nel 2005 rispetto all'esercizio precedente.

La voce "sopravvenienze attive da normale aggiornamento di stime" è costituita principalmente dall'adeguamento della voce "Fondo per rischi ed oneri – Altri" cui si fa rinvio e ai conguagli per assicurazioni e per marchio.

COSTI DELLA PRODUZIONE

I costi della produzione ammontano a € 250.164 mila con una variazione in aumento di € 28.437 mila rispetto al 2004.

Essi risultano così composti:

Descrizione	2005	2004	Differenze
Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	206	191	15
Servizi	133.678	126.550	7.128
Godimento beni di terzi	9.818	8.614	1.204
Personale	64.689	58.649	6.040
Ammortamenti e svalutazioni	16.391	14.639	1.752
Accantonamenti per rischi	8.232	1.120	7.112
Oneri diversi di gestione	17.150	11.964	5.186
TOTALE	**250.164**	**221.727**	**28.437**

Il dettaglio delle voci significative che costituiscono i costi della produzione è illustrato nelle tabelle e nei commenti di seguito esposti.

Servizi

La voce ammonta a € 133.678 mila ed è così dettagliata:

Descrizione	2005	2004	Differenze
Premi assicurativi	65.812	59.270	6.542
Pubblicità e marketing	18.114	12.375	5.739
Servizi informatici	10.293	8.246	2.047
Servizi amministrativi	5.084	3.908	1.176
Personale distaccato e interinale	1.339	1.248	91
Consulenze	6.143	6.820	(677)
Prestazioni professionali	2.210	2.042	168
Building management	3.593	4.427	(834)
Facilities	2.729	3.176	(447)
Polfer	7.723	7.533	190
Organi sociali	383	7.192	(6.809)
Istruzione professionale	1.926	2.220	(294)
Altre prestazioni	8.329	8.093	236
TOTALE	**133.678**	**126.550**	**7.128**

I premi assicurativi si sono incrementati a seguito degli aumenti registrati nei parametri utilizzati per le coperture assicurative e per la inclusione in garanzia di nuove società controllate.

L'incremento della voce "Pubblicità e marketing" è attribuibile essenzialmente alle campagne pubblicitarie effettuate in occasione della ricorrenza del centenario.

Per quanto attiene il decremento registrato nella voce "Organi sociali" si rinvia alla Sezione 4 "Altre informazioni".

Per una migliore esposizione dei dati di bilancio è stata operata una classifica dalla voce " Altre prestazioni" alla voce "Building management", analoga riclassifica ha interessato l'esercizio 2004 (€ 1.470 mila).

Per taluni dei servizi sopra indicati i costi accentrati in Ferrovie dello Stato S.p.A. trovano il correlativo ricavo nelle voci comprese negli "Altri ricavi e proventi" per il riaddebito nei confronti delle società del Gruppo limitatamente alle quote ad esse riferibili.

Godimento di beni di terzi

La voce ammonta a € 9.818 mila ed è così dettagliata:

Descrizione	2005	2004	Differenze
Locazioni immobili	7.765	7.219	546
Canoni d'uso prodotti informatici	1.476	1.032	444
Locazioni e noleggio beni strumentali ed altri beni	577	363	214
TOTALE	**9.818**	**8.614**	**1.204**

Personale

La voce ammonta a € 64.689 mila ed è così dettagliata:

Descrizione	2005	2004	Differenze
Salari e stipendi	46.834	43.508	3.326
Oneri sociali	11.288	11.682	(394)
Trattamento di fine rapporto	3.601	3.437	164
Altri costi	2.966	22	2.944
TOTALE	**64.689**	**58.649**	**6.040**

La variazione della voce "Salari e stipendi" è attribuibile:

- all'incremento del costo medio unitario dovuto agli effetti economici di trascinamento del rinnovo del CCNL 2003/2004, a pieno regime dal 1° luglio 2004;
- alla corresponsione dell'una tantum prevista dal nuovo CCNL 2005/2006;
- all'incremento della consistenza media del personale.

L'incremento della voce "Altri costi" è dovuto essenzialmente alla corresponsione dell'incentivo al rinvio del pensionamento al personale che ne ha fatto richiesta, ai sensi della legge n. 243 del 23 agosto 2004 (€ 1.362 mila) e agli oneri di incentivazione all'esodo risultanti eccedenti rispetto al fondo per rischi ed oneri accantonato (€ 1.586 mila).

I costi del personale utilizzato da altre società del Gruppo trovano il correlativo ricavo nella voce "Altri ricavi e proventi".

Ammortamenti e svalutazioni

La voce ammonta a € 16.391 mila ed è così dettagliata:

Descrizione	2005	2004	Differenze
Ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	14.450	12.696	1.754
Ammortamento delle immobilizzazioni materiali	1.939	1.943	(4)
Svalutazione dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilità liquide	2	0	2
TOTALE	**16.391**	**14.639**	**1.752**

Accantonamenti per rischi

La voce ammonta a € 8.232 mila ed è così dettagliata:

Descrizione	2005	2004	Differenze
Accantonamenti per rischi			
- Contenziosi nei confronti del personale e terzi	1.352	0	1.352
- Altri rischi	6.880	1.120	5.760
TOTALE	**8.232**	**1.120**	**7.112**

Gli accantonamenti sono stati effettuati per tener conto delle passività potenziali che si stima si possano sostenere, per i commenti si fa rinvio alla voce "Fondi per rischi ed oneri".

Oneri diversi di gestione

La voce ammonta a € 17.150 mila ed è così dettagliata:

Descrizione	2005	2004	Differenze
Costi diversi			
- Spese di rappresentanza	1.277	627	650
- Quote associative e contributi ad Enti vari	6.796	6.838	(42)
- Sopravvenienze passive da normale aggiornamento stime	1.413	448	965
- Altri	1.022	542	480
	10.508	8.455	2.053
Oneri tributari			
- IVA non detraibile	6.455	3.345	3.110
- Tassa concessione governativa	152	148	4
- Altre imposte	35	16	19
	6.642	3.509	3.133
TOTALE	**17.150**	**11.964**	**5.186**

Le "sopravvenienze passive da normale aggiornamento di stime" sono attribuibili quasi esclusivamente ai conguagli per polizze assicurative.

L'incremento della voce "IVA non detraibile" è da porre in relazione alla variazione della percentuale di detraibilità applicata nei due esercizi; tuttavia, per quella relativa al 2004, in sede di dichiarazione 2005, si è registrato un maggior onere di € 2.676 mila, come si evince nella voce E.21) Oneri straordinari.

PROVENTI ED ONERI FINANZIARI

I proventi e oneri finanziari ammontano complessivamente a € 112.393 mila con una variazione in aumento di € 81.151 mila rispetto al 2004. Essi risultano così composti:

Descrizione	2005	2004	Differenze
PROVENTI FINANZIARI			
Proventi da partecipazioni			
- in imprese controllate	46.353	13.158	33.195
- in imprese collegate	5.146	6.609	(1.463)
- in altre imprese	1.808	1.806	2
	53.307	21.573	31.734
Altri proventi finanziari:			
Da crediti iscritti nelle immobilizzazioni			
- da imprese controllate	46.089	44.078	2.011
Proventi diversi dai precedenti			
Da società controllate e collegate:			
- su crediti verso società controllate:			
- interessi attivi su conti correnti intersocietari	16.405	13.083	3.322
- interessi attivi su finanziamenti	10.145	9.656	489
- altri proventi	1.566	1.949	(383)
	28.116	24.688	3.428
Da altri:			
- interessi sul credito IVA di cui si è chiesto rimborso	31.985	23.673	8.312
- su operazioni pronti c / termine con terzi	5.494	7.456	(1.962)
- su polizze commerciali con terzi	1.544	1.819	(275)
- su depositi a scadenza	7.193	9.223	(2.030)
- su lire sintetiche	850	1.762	(912)
- interessi attivi su c/c bancari e postali	1.035	1.121	(86)
- diversi	8.068	267	7.801
	56.169	45.321	10.848
Totale Altri proventi finanziari	130.374	114.087	16.287
Totale proventi finanziari	183.681	135.660	48.021
ONERI FINANZIARI			
Interessi ed altri oneri finanziari			
Verso imprese controllate:			
- interessi passivi su conti correnti intersocietari	25.256	31.572	(6.316)
- interessi passivi su IVA chiesta a rimborso	22.099	12.922	9.177
- interessi su depositi a scadenza	218	596	(378)
- minusvalenza alienazioni partecipazioni	0	43	(43)
- diversi	105	0	105
	47.678	45.133	2.545
Verso imprese collegate:			
- interessi passivi su conti correnti intersocietari	562	314	248
- interessi su depositi a scadenza	21	49	(28)
	583	363	220
Verso altri:			
- su debiti obbligazionari	21.961	9.715	12.246
- su debiti verso istituti finanziari	0	6.321	(6.321)
- diversi	2.339	4.057	(1.718)
	24.300	20.093	4.207
Totale oneri finanziari	72.561	65.589	6.972
Utili (perdite) su cambi			
- realizzati	86	(76)	162
- non realizzati	1.187	(38.753)	39.940
Totale utili (perdite su cambi)	1.273	(38.829)	40.102
TOTALE Proventi e (Oneri) finanziari	**112.393**	**31.242**	**81.151**

La voce "Proventi da partecipazioni in imprese controllate" pari a € 46.353 mila è costituita dai dividendi delle società controllate Ferrovie Real Estate S.p.A. (€ 30.000 mila), Fercredit S.p.A. (€ 3.000 mila), Grandi Stazioni S.p.A. (€ 6.260 mila) e Italferr S.p.A. (€ 7.093 mila).

La voce "proventi da partecipazioni in imprese collegate" pari a € 5.146 mila è costituita esclusivamente dai dividendi della società TSF S.p.A..

La voce "Proventi da partecipazioni in altre imprese" pari a € 1.808 si riferisce ai dividendi della società Eurofima.

I proventi finanziari "Da crediti iscritti nelle immobilizzazioni da imprese controllate" sono costituiti dagli interessi sul credito verso Trenitalia S.p.A. per il corrispettivo della cessione del ramo d'azienda trasporto (€ 23.760 mila) e dagli interessi sui prestiti concessi alle società Trenitalia S.p.A. (€ 21.879 mila) e Fercredit S.p.A. (€ 450 mila).

La voce "Interessi attivi su conti correnti intersocietari" è costituita essenzialmente dagli interessi verso la società Trenitalia S.p.A. per € 16.376 mila.

La voce "Interessi attivi su finanziamenti" è costituita principalmente dagli interessi attivi su finanziamenti concessi a TAV S.p.A. (€ 7.712 mila), Fercredit S.p.A. (€ 2.129 mila).

La voce "Interessi sul credito IVA di cui si è chiesto rimborso" evidenzia gli interessi attivi che sono maturati sul credito IVA chiesto a rimborso.

I "proventi finanziari diversi" sono essenzialmente relativi alle risultanze finanziarie dell'operazione di interest rate swap di cui si è ampiamente detto nella voce dell'attivo B.III.2.d "Crediti – Immobilizzazioni finanziarie verso altri"

La voce "Interessi passivi su conti correnti intersocietari" è costituita principalmente dagli interessi verso le società Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (€ 13.541 mila), Ferservizi S.p.A. (€ 1.452 mila), Italferr S.p.A. (€ 3.671 mila), TAV S.p.A. (€ 2.624 mila), Ferrovie Real Estate S.p.A. (€ 1.442 mila), Fercredit S.p.A. (€ 1.324 mila) e Grandi Stazioni S.p.A. (€ 987 mila).

Gli "Interessi passivi su IVA chiesta a rimborso" rappresentano gli interessi relativi al credito IVA chiesto a rimborso di competenza delle società Trenitalia S.p.A. (€ 14.419 mila), Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (€ 7.634 mila) e TAV S.p.A. (€ 46 mila).

Gli oneri su debiti obbligazionari (€ 21.961 mila) si riferiscono agli interessi sui prestiti sottoscritti dalla società Eurofima.

Gli interessi ed oneri finanziari diversi si riferiscono principalmente agli interessi maturati a favore del Fondo a gestione bilaterale legge 449/97 (€ 2.283 mila).

La variazione rilevata nella voce "Utili (perdite) su cambi non realizzati" è da porre in relazione all'adeguamento del debito per decimi da versare verso la società Eurofima di cui si fa rinvio alla voce del passivo D.14 "Debiti – verso altri".

RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITA' FINANZIARIE

La posta "Svalutazioni di partecipazioni" ammonta a € 571.346 mila con una variazione in aumento di € 243.673 mila rispetto al 2004 attribuibile alla svalutazione della partecipazione della società Trenitalia S.p.A. sulla base della presumibile perdita di valore risultante al 31 dicembre 2005. Si rinvia a quanto riportato nella Relazione sulla gestione – Andamento economico e situazione patrimoniale e finanziaria di Ferrovie dello Stato S.p.A..

PROVENTI ED ONERI STRAORDINARI

I proventi e oneri straordinari presentano un saldo negativo di € 673 mila con una variazione diminuzione di € 13.398 mila rispetto al 2004. Essi risultano così composti:

Descrizione	2005	2004	Differenze
PROVENTI STRAORDINARI			
Plusvalenze da alienazioni	0	86	(86)
Altri proventi			
- Sopravvenienze attive	5.360	14.764	(9.404)
- Diversi	6	3	3
TOTALE PROVENTI STRAORDINARI	5.366	14.853	(9.487)
ONERI STRAORDINARI			
Imposte relative ad esercizi precedenti	2.723	3	2.720
Altri			
- Sopravvenienze passive	3.313	2.115	1.198
- Perdite per eliminazione cespiti	1	10	(9)
- Diversi	2	0	2
TOTALE ONERI STRAORDINARI	6.039	2.128	3.911
PROVENTI E ONERI FINANZIARI	**(673)**	**12.725**	**(13.398)**

La voce "Sopravvenienze attive" è costituita per € 2.800 mila dalla cancellazione dell'imposta IRAP 2004 non più dovuta in base alla dichiarazione del 2005, per € 1.157 mila dal riaddebito effettuato alle società controllate dei costi di personale di competenza dell'esercizio precedente e per € 903 mila da insussistenze del passivo.

La voce " Imposte relative ad esercizi precedenti" è costituita principalmente dalla variazione del pro-rata per IVA 2004 (€ 2.676 mila) risultante dalla dichiarazione IVA 2005.

La voce "Sopravvenienze passive" è costituita per € 2.304 dai costi di personale relativi all'esercizio precedente, in parte riaddebitati alle società controllate come evidenziato nelle sopravvenienze attive, e per € 736 mila dalla riduzione di valore dei lavori in corso.

Imposte sul reddito di periodo, correnti differite e anticipate

Le imposte sul reddito ammontano a € 3.500 mila con una variazione in aumento di € 700 mila rispetto al 2004 e riguardano esclusivamente l'IRAP di competenza dell'esercizio.

SEZIONE 4
ALTRE INFORMAZIONI

Numero medio dei dipendenti

Il numero medio dei dipendenti ammonta a 551 unità ed è così ripartito per categoria:

PERSONALE	2005	2004	Differenze
Dirigenti	157	156	1
Quadri	235	225	10
Altro personale	159	155	4
TOTALE	**551**	**536**	**15**

La consistenza media dei dirigenti distaccati presso società del Gruppo FS è di 54 unità nel 2005 e 59 unità nel 2004.

Compensi ad amministratori e sindaci

Si evidenziano di seguito i compensi complessivi spettanti agli Amministratori e ai membri del Collegio Sindacale per lo svolgimento delle proprie funzioni.

PERCIPIENTI	2005	2004	Differenze
Amministratori	2.110 (2)	8.152 (1) (2)	(6.042)
Sindaci	113	111	2
TOTALE	**2.223**	**8.263**	**(6.040)**

(1) La cifra comprende le somme erogate a titolo di compenso e bonus per raggiungimento obiettivi del precedente Amministratore Delegato, giusta delibera del 10 maggio 2004, in coerenza anche con le indicazioni dell'Azionista.

(2) La cifra comprende tutti i compensi spettanti al Presidente e Amministratore Delegato, compresi gli importi relativi agli elementi variabili, in coerenza con quanto previsto dal rapporto di amministrazione. L'importo comprende, altresì, gli emolumenti previsti per i rimanenti Consiglieri di Amministrazione.

I compensi dei rappresentanti del Ministero dell'Economia e delle Finanze (Consiglieri e Sindaci) vengono riversati al citato Dicastero.

Roma, 26 maggio 2006

Il Consiglio di Amministrazione

Il Presidente

Rendiconto finanziario — Allegato 1

(valori in migliaia di euro)		2005	2004
Disponibilità monetarie nette iniziali		**203.966**	(349.085)
Flusso monetario generato da attività di esercizio			
Utile (perdita) del periodo		(544.271)	(344.854)
Ammortamenti		16.391	14.640
Sopravvenienze per riduzione lic		751	
Svalutazione di immobilizzazioni / riprese di valore di immobilizzazioni finanziarie (-)		571.346	327.674
Variazione netta fondo T.F.R.		1.468	514
Plus (-) / minusvalenze da realizzo di immobilizzazioni		1	(537)
Ricavi non monetari (-)		(5.746)	(16.687)
Variazione rimanenze		0	(2)
Variazione crediti commerciali e diversi		(899.222)	2.786.933
Variazione ratei e risconti attivi		26.432	(25.998)
Variazione fondi rischi ed oneri		89.691	64.195
Variazione debiti commerciali e diversi		687.940	768.976
Variazione ratei e risconti passivi		1.296	(1.695)
	Totale	(53.923)	3.573.159
Flusso monetario generato da attività di investimento			
Investimenti in:			
- immobilizzazioni immateriali		(12.477)	(18.225)
- immobilizzazioni materiali		(1.981)	(2.499)
- partecipazioni		(3.249.330)	(427.270)
Prezzo di realizzo dei cespiti dismessi		0	2.303
Riduzione di capitale sociale società partecipate		0	60.292
Variazione crediti finanziari		(411.980)	(2.791.664)
		(3.675.768)	(3.177.063)
Flusso monetario generato da attività di finanziamento			
Finanziamenti ricevuti / rimborsati (-)		600.000	(2.507.600)
Conferimenti dei soci		3.005.555	2.664.555
	Totale	3.605.555	156.955
Dividendi erogati		0	0
Flusso monetario complessivo del periodo		(124.136)	553.051
Disponibilità monetarie nette finali		**79.830**	**203.966**
di cui: saldi dei c/c intersocietari		(1.710.246)	(1.830.759)

RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE

PAGINA BIANCA

RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE

DI FERROVIE DELLO STATO S.p.A.

AL BILANCIO D'ESERCIZIO 2005

Signori Azionisti,

Il bilancio d'esercizio chiuso al 31.12.2005, che il Consiglio di Amministrazione sottopone alla vostra approvazione, evidenzia una perdita di € 544.270.722, che il Consiglio stesso propone di riportare a nuovo.

La perdita dell'esercizio, superiore a quella esposta nell'esercizio 2004 (+ € 199.417.129), è stata determinata essenzialmente dalla svalutazione della partecipazione in Trenitalia S.p.A. per l'ammontare di € 571,3 milioni, in conseguenza della perdita sofferta dalla predetta società controllata, a seguito dell'allineamento del valore di carico della partecipazione al patrimonio netto.

Il conto economico dell'esercizio si riassume nei seguenti dati fondamentali, espressi in milioni di euro:

- Ricavi operativi	161
- Costi operativi	(224)
- **Margine operativo lordo**	**(63)**
- Ammortamenti, accantonamenti e svalutazioni	(24)
- Saldo proventi/oneri diversi	6
- **Risultato operativo**	**(81)**

- Saldo gestione finanziaria	(459)
- Componenti straordinarie nette	(1)
- **Risultato ante imposte**	**(541)**
- Imposte sul reddito	(3)
- **Perdita dell'esercizio**	**(544)**

Tale saldo concorda con quello esposto nello stato patrimoniale.

Nella relazione sulla gestione, redatta ai sensi dell'art. 2428 cod.civ., gli amministratori hanno ampiamente riferito in merito all'attività svolta dalla Società nel corso dell'esercizio e sulla evoluzione prevedibile della gestione, nient'affatto rasserenante per l'intero Gruppo FS, connessa fondamentalmente alle restrizioni operate dalla legge finanziaria 2006, al mancato adeguamento delle tariffe, all'onerosità della gestione, ecc., di cui si riferirà più compiutamente nella relazione al bilancio consolidato. Tali preoccupazioni sono state evidenziate anche nella "Lettera del Presidente e Amministratore Delegato" posta a corredo del progetto di bilancio.

In tale preoccupante contesto, il Collegio ritiene che la pesantezza dello scenario economico-finanziario possa essere risolta soltanto a mezzo di specifiche determinazioni ed azioni dirette a garantire la continuità aziendale, in particolare delle società Trenitalia e RFI.

Anche la società di revisione, peraltro, non ha mancato di evidenziare, nella propria relazione al bilancio e in un'apposita nota indirizzata anche al Collegio, le criticità sopra accennate.

I fatti dell'esercizio 2005 che, ad avviso del Collegio, meritano di essere menzionati sono di seguito esposti:

emissioni obbligazionarie: La Società ha effettuato sei emissioni obbligazionarie per

complessivi 600 milioni di euro, interamente sottoscritte dalla società di diritto elvetico Eurofima S.A. (di cui Ferrovie dello Stato detiene il 13,5% del capitale sociale), specializzata nel finanziamento del materiale rotabile delle società ferroviarie europee partecipanti al suo capitale. Le risorse così acquisite, che si aggiungono a quelle rivenienti dagli analoghi prestiti obbligazionari emessi nel 2003 e nel 2004 per complessivi 892,4 milioni di euro, sono state destinate ad investimenti in materiale rotabile.

aumento del capitale sociale: nell'adunanza del 23 giugno l'Assemblea straordinaria della Società ha deliberato di aumentare il capitale sociale di € 360.863.320 e successivamente, in data 23 dicembre 2005, di ulteriori € 2.644.691.608. I suddetti aumenti di capitale sono stati sottoscritti e versati dall'unico socio Ministero dell'Economia e delle Finanze. Pertanto, il capitale sociale è aumentato complessivamente di € 3.005.554.928, passando da € 35.784.870.557 al 31.12.2004 a € 38.790.425.485 al 31.12.2005.

patrimonio netto: al 31.12.2004 ammontava a € 35.648.487.410 (tenendo conto della perdita registrata nel periodo) ed è passato a € 38.109.771.616 al 31.12.2005, per effetto del saldo algebrico tra i suddetti aumenti di capitale, nel sopraindicato importo di € 3.005.554.928 e la perdita di € 544.270.722.

aumento del capitale sociale di Trenitalia S.p.A.: in relazione alle palesi criticità economico-finanziarie evidenziate da Trenitalia, la capogruppo ha proceduto all'aumento del capitale sociale della controllata per un importo di € 303,6 milioni mediante utilizzo di parte del credito relativo alla cessione del ramo d'azienda trasporto.

tesoreria accentrata: la capogruppo ha intrattenuto nel corso dell'esercizio molteplici rapporti con le società controllate e collegate. In particolare, ha gestito in modo

accentrato la tesoreria di gruppo con il meccanismo di *cash pooling* attraverso un conto corrente alimentato direttamente dalle principali controllate.

Per quanto di competenza, il Collegio Sindacale fa presente che:

- nel 2005 ha svolto la propria attività nel rispetto delle disposizioni contenute nel codice civile, ispirandosi, altresì, alle norme di comportamento del collegio sindacale raccomandate dai Consigli Nazionali dei Dottori Commercialisti e dei Ragionieri;
- ha partecipato alle adunanze dell'Assemblea dei soci e del Consiglio di Amministrazione, che si sono svolte nel rispetto delle norme statutarie e legislative che ne disciplinano il funzionamento;
- l'Amministratore Delegato ha riferito, ai sensi dell'art.2381, quinto comma, cod.civ., sul generale andamento della gestione e sulla sua prevedibile evoluzione nonché sulle operazioni di maggiore rilievo, per le loro dimensioni o caratteristiche, effettuate dalla Società e dalla sue controllate;
- le delibere adottate dall'Assemblea e dal Consiglio di Amministrazione sono conformi alla legge ed allo statuto sociale e non sono in contrasto con i principi di corretta amministrazione;
- si è regolarmente riunito nel rispetto dei termini previsti dall'art. 2404 cod. civ.;
- ha avuto periodici incontri con la società di revisione PricewaterhouseCoopers S.p.A. incaricata del controllo contabile, tra i quali, da ultimo, quello dedicato ai bilanci di esercizio e consolidato, acquisendo notizie concernenti sia l'attività svolta da Ferrovie dello Stato S.p.A. sia da altre società del gruppo, anche in relazione all'assenza di fatti censurabili o

di altri fatti di rilievo;

- l'assetto organizzativo è, nelle sue linee generali, rispondente alla missione della società ed al suo ruolo di capogruppo e che nel corso del 2005 sono state introdotte alcune modifiche per migliorarne l'efficienza;
- l'assetto amministrativo-contabile della Società è sostanzialmente idoneo a rappresentare correttamente i fatti di gestione; tale valutazione è confortata dalla documentazione esaminata, dalle verifiche effettuate e dalle informazioni assunte dalla società di revisione;
- nella redazione del bilancio gli amministratori non hanno fatto ricorso alla deroga prevista dall'art. 2423, quarto comma, cod.civ.;
- non sono pervenute denunce ex art. 2408 cod.civ.;
- la società di revisione ha rilasciato con apposita relazione in data odierna, giudizio favorevole all'approvazione del bilancio;
- ha esaminato le risultanze degli interventi di audit e le relazioni predisposte dall'Organismo di Vigilanza istituito ai sensi del Decreto Legislativo 231/2001, assumendo anche informazioni dal Responsabile della Direzione Centrale Audit e dal predetto Organismo;

Per quanto riguarda il bilancio d'esercizio, essendo stato affidato il controllo contabile ad una società di revisione, il Collegio ha verificato la sua impostazione e struttura, riscontrandone la conformità alle norme di legge e la rispondenza ai fatti ed alle informazioni di cui ha avuto conoscenza nell'espletamento dei propri compiti.

Ha inoltre verificato l'osservanza delle norme di legge inerenti la predisposizione della relazione sulla gestione e la completezza della stessa.

Signori azionisti,

alla luce di quanto precede e del giudizio espresso nella propria relazione dalla società di revisione, ai sensi dell'art. 2429 c.c. il Collegio esprime parere favorevole all'approvazione del bilancio dell'esercizio 2005, nonché all'accoglimento della proposta formulata dagli amministratori di rinviare a nuovo la perdita dell'esercizio.

Roma, 13 giugno 2006

IL COLLEGIO SINDACALE

Dott. Pompeo Cosimo PEPE - (Presidente)

Prof. Santo ROSACE - (Sindaco effettivo)

Dott. Roberto POLINI - (Sindaco effettivo)

RELAZIONE DELLA SOCIETA' DI REVISIONE AI SENSI DELL'ARTICOLO 2409–TER DEL CODICE CIVILE

FERROVIE DELLO STATO SPA

BILANCIO D'ESERCIZIO AL 31 DICEMBRE 2005

PAGINA BIANCA

RELAZIONE DELLA SOCIETA' DI REVISIONE AI SENSI DELL'ARTICOLO 2409-TER DEL CODICE CIVILE

All'Azionista delle
Ferrovie dello Stato SpA

1 Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio d'esercizio delle Ferrovie dello Stato SpA chiuso al 31 dicembre 2005. La responsabilità della redazione del bilancio compete agli amministratori delle Ferrovie dello Stato SpA. E' nostra la responsabilità del giudizio professionale espresso sul bilancio e basato sulla revisione contabile.

2 Il nostro esame è stato condotto secondo gli statuiti principi di revisione. In conformità ai predetti principi, la revisione è stata pianificata e svolta al fine di acquisire ogni elemento necessario per accertare se il bilancio d'esercizio sia viziato da errori significativi e se risulti, nel suo complesso, attendibile. Il procedimento di revisione comprende l'esame, sulla base di verifiche a campione, degli elementi probativi a supporto dei saldi e delle informazioni contenuti nel bilancio, nonché la valutazione dell'adeguatezza e della correttezza dei criteri contabili utilizzati e della ragionevolezza delle stime effettuate dagli amministratori. Riteniamo che il lavoro svolto fornisca una ragionevole base per l'espressione del nostro giudizio professionale.

Per il giudizio relativo al bilancio dell'esercizio precedente, i cui dati sono presentati ai fini comparativi secondo quanto richiesto dalla legge, si fa riferimento alla relazione da noi emessa in data 10 maggio 2005.

3 A nostro giudizio, il bilancio d'esercizio delle Ferrovie dello Stato SpA al 31 dicembre 2005 è conforme alle norme che ne disciplinano i criteri di redazione; esso pertanto è redatto con chiarezza e rappresenta in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria e il risultato economico della società.

4 Come descritto dagli amministratori nella loro relazione al paragrafo "Evoluzione prevedibile della gestione", nell'esercizio la società ha sostenuto significative perdite essenzialmente a causa della svalutazione nella partecipazione in Trenitalia SpA, per la quale, in assenza di interventi correttivi, sarebbe a rischio sia la capacità reddituale che finanziaria. Inoltre, la Legge Finanziaria 2006, tra l'altro, ha significativamente ridotto (sia per il 2006 che per gli esercizi successivi) le risorse a disposizione della partecipata Rete Ferroviaria Italiana SpA rispetto a quanto convenuto nell'ambito del Contratto di Programma, generando squilibri prospettici sotto il profilo economico/finanziario; parimenti, per la partecipata Trenitalia SpA, la sopra citata Legge ha ridotto i corrispettivi previsti dal Contratto di Servizio con conseguenti riflessi economici e finanziari.

Ciò ha indotto gli amministratori delle partecipate e della Capogruppo a definire le linee guida di un piano che prevede, tra l'altro:

- per Trenitalia SpA, al fine di garantire la continuità aziendale, oltre ad azioni ricadenti sotto il controllo della partecipata stessa e della Capogruppo (quali, la ridefinizione del modello organizzativo, la prosecuzione del piano degli investimenti anche mediante aumenti di capitale, miglioramenti di efficienza, produttività e qualità dei servizi), il fondamentale verificarsi di interventi dello Stato volti all'adeguamento tariffario ed al ripristino dei corrispettivi dovuti per le prestazioni rese nell'ambito del Contratto di Servizio. Inoltre, gli amministratori hanno indicato che sarà necessario ottenere il sostegno finanziario da parte dell'Azionista anche per il supporto al capitale, secondo quanto disposto dal Codice Civile, lungo il periodo del piano;

- per Rete Ferroviaria Italiana SpA, al fine di rispettare gli impegni assunti e da assumere e di mantenere il tendenziale equilibrio economico/finanziario al netto degli ammortamenti richiesto per Legge, oltre ad azioni ricadenti sotto il controllo della partecipata in tema di miglioramenti di efficienza sul piano industriale, il significativo intervento dello Stato per i) il ripristino a partire dal 2007 dei corrispettivi per il Contratto di Programma a livello ante 2006 ii) l'effettiva e tempestiva erogazione in conto impianti (come previsto dalla Legge Finanziaria 2006) delle risorse finanziarie necessarie per gli investimenti nella rete tradizionale e nelle partecipazioni nonché iii) gli stanziamenti necessari per il completamento del sistema dell'Alta Velocità e delle relative erogazioni previste per il primo periodo di sfruttamento dello stesso.

L'attuazione del suddetto piano, dopo un risultato 2006 considerevolmente negativo per effetto principalmente della svalutazione nella partecipazione in Trenitalia SpA, prevede un progressivo miglioramento per riportare la società ed il Gruppo in condizioni di sostenibilità economica a livello di risultato operativo a partire dal 2010 e, in termini di risultato netto, dal 2012.

Roma, 13 giugno 2006

PricewaterhouseCoopers SpA



Luciano Resta
(Revisore contabile)