

Bilancio
al 31 dicembre 2004

- **del Gruppo Ferrovie dello Stato**
- **di Ferrovie dello Stato S.p.A.**

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*

INDICE

- **Organi sociali di Ferrovie dello Stato S.p.A. e Società di revisione** 6
- **Lettera del Presidente e Amministratore Delegato** 7

Il Gruppo nel 2004

- I risultati consolidati raggiunti nel 2004 10
- I principali eventi dell'anno 11
- Le risorse umane 17
- La politica ambientale 22
- Il rapporto con i clienti 24

Relazione sulla gestione

- Il quadro macroeconomico 28
- L'andamento dei mercati di riferimento e del traffico ferroviario nazionale 29
- L'andamento economico e la situazione patrimoniale – finanziaria del Gruppo 33
- L'andamento economico e la situazione patrimoniale – finanziaria di Ferrovie dello Stato S.p.A. 40
- I rapporti di Ferrovie dello Stato S.p.A. con parti correlate 44
- Gli investimenti 51
- Le attività di ricerca e sviluppo 57
- Azioni proprie della Capogruppo 59
- Altre informazioni: 60
 - Indagini e procedimenti giudiziari 60
 - Interventi/trasferimenti di risorse pubbliche per il Gruppo di competenza del 2004 61
 - Decreto legislativo 231/2001 61
 - Principi contabili internazionali 62

• Informazioni riguardanti le principali società che operano nel Gruppo:	63
• Andamento economico e situazione patrimoniale – finanziaria per società	63
• Altre attività del Gruppo	90
• I fatti di rilievo intervenuti dopo la chiusura dell'esercizio	91
• Evoluzione prevedibile della gestione:	92
• prospettive dell'esercizio in corso	92
• del Gruppo	92
• di Ferrovie dello Stato S.p.A.	92
• profili evolutivi	93
• Proposta di destinazione del risultato dell'esercizio di Ferrovie dello Stato S.p.A.	94

PROGETTO DI BILANCIO CONSOLIDATO DEL GRUPPO FERROVIE DELLO STATO AL 31 DICEMBRE 2004

Stato Patrimoniale e Conto Economico

• Stato Patrimoniale attivo	96
• Stato Patrimoniale passivo	98
• Conti d'ordine	100
• Conto Economico	101

Nota Integrativa

• Sezione 1: Contenuto e forma del bilancio consolidato	105
• Criteri generali	105
• Area di consolidamento	105
• Variazioni area di consolidamento	106
• Metodi di consolidamento	106
• Moneta di conto	107
• Bilanci in valuta	107
• Criteri di valutazione	107
• Sezione 2: Criteri di redazione del bilancio consolidato e criteri di valutazione di Gruppo	108
• Sezione 3: Analisi delle voci di bilancio e delle relative variazioni	120
• Sezione 4: Altre informazioni	187
Allegato n. 1 - Elenco delle imprese incluse nel consolidamento con il metodo integrale	189
Allegato n. 2 - Elenco delle partecipazioni valutate con il metodo del patrimonio netto	191
Allegato n. 3 - Elenco delle altre partecipazioni non consolidate	193
Allegato n. 4 - Elenco delle imprese entrate nell'area di consolidamento nell'esercizio di riferimento	194
Allegato n. 5 - Mappa di consolidamento al 31 dicembre 2004	195
Allegato n. 6 - Rendiconto finanziario	196

**PROGETTO DI BILANCIO DI ESERCIZIO DI FERROVIE DELLO
STATO S.p.A. AL 31 DICEMBRE 2004**

Stato Patrimoniale e Conto Economico

• Stato Patrimoniale attivo	198
• Stato Patrimoniale passivo	200
• Conti d'ordine	202
• Conto Economico	203

Nota Integrativa

• Sezione 1: Contenuto e forma del bilancio	206
• Sezione 2: Criteri di redazione del bilancio e criteri di valutazione	207
• Sezione 3: Analisi delle voci di bilancio e delle relative variazioni	213
• Sezione 4: Altre informazioni	257

Allegato n. 1 - Rendiconto finanziario	258
--	-----

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

Marco Staderini

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.

Lettera del Presidente e Amministratore Delegato

Gentili Azionisti,

il Gruppo Ferrovie dello Stato è al centro di una fase di profonda trasformazione.

La rapida evoluzione dello scenario di riferimento del settore ferroviario in Europa e, più in generale, del sistema dei trasporti pone il Gruppo, infatti, di fronte alla necessità di intraprendere azioni contrassegnate da una forte discontinuità rispetto al passato. E questa è l'impostazione che si è voluta dare, a partire da metà del 2004.

Il processo di globalizzazione da una parte ed il progressivo aprirsi dei mercati europei alla liberalizzazione del settore dall'altra sono gli aspetti di una sfida che richiede risposte rapide ed efficaci.

Siamo infatti di fronte ad uno scenario paese che vede nel salto di qualità dell'infrastruttura di mobilità una piattaforma essenziale di competitività.

La richiesta di mobilità su ferro, oltre a rappresentare la soluzione a problemi oggettivi di trasferimento, è l'unica risposta a sfide di carattere ambientale, economico e sociale di grande portata oggi.

D'altro canto, la disponibilità di un'infrastruttura logistica integrata e moderna è vista dalle imprese come fondamentale per colmare quel deficit di efficienza stimabile in diverse decine di miliardi di euro.

Grandi opportunità, quindi, per la nostra impresa.

Per accogliere le opportunità che questo quadro competitivo è in grado di offrire, abbiamo messo a punto una strategia di sviluppo orientata alla creazione di valore per l'Azionista e che ha l'obiettivo di colmare i due gap fondamentali della Vostra Società: la soddisfazione del cliente e la sostenibilità economica.

Il processo di miglioramento che abbiamo avviato permetterà di raggiungere nel breve periodo quei livelli di efficienza, efficacia, rapidità di esecuzione e flessibilità necessari per competere sul mercato e rilanciare la fase di sviluppo.

La realizzazione di questa nuova strategia comporta una trasformazione profonda dei processi che abbia come riferimento costante le best practices identificate all'interno del settore o in altri contigui.

Cinque i capitoli fondamentali: la qualità dei servizi, la crescita e l'internazionalizzazione, la logistica integrata, gli investimenti e l'eccellenza operativa. Per ciascuno dei cinque capitoli è stata definita una serie di progetti strutturati, tutti già avviati, la cui esecuzione impegnerà la Società nei prossimi mesi.

Abbiamo iniziato, quindi, un periodo di rafforzamento e slancio e, nello stesso tempo, di ripresa ed accelerazione degli investimenti.

I risultati del 2004 rappresentano questa impostazione e forniscono già alcune indicazioni importanti.

Rispetto al 2003 è stato registrato per i viaggiatori a lunga percorrenza un sensibile miglioramento della soddisfazione del cliente (+3,7%); pur non ritenendo ancora adeguati i livelli di performance raggiunti questi risultati sono un segnale positivo per proseguire nella giusta direzione.

Il conto economico registra una perdita di € 125 milioni, con un miglioramento di € 55 milioni rispetto al budget normalizzato per tenere conto dell'effetto di variabili esogene. I ricavi operativi sono cresciuti a

€ 6,7 miliardi, con un significativo aumento dei ricavi da traffico (+4% circa rispetto all'esercizio precedente), fermi dal 2001 ed una contestuale riduzione del 3% dei contributi dello Stato.

Questa flessione del risultato è dovuta soprattutto all'aumento di € 125 milioni degli ammortamenti, sostanzialmente per effetto degli investimenti in materiale rotabile necessari per sostenere lo sviluppo e per garantire i livelli adeguati di servizio ai nostri clienti, specie nel trasporto locale.

Gli investimenti sono ulteriormente aumentati complessivamente del 17,2% rispetto all'anno precedente, raggiungendo € 8.447 milioni, rafforzando, quindi, la base su cui costruire un percorso di sviluppo duraturo e profittevole.

Tutto questo nell'ambito di un quadro tariffario rimasto sostanzialmente immutato sui livelli del 2001 e per il quale è improrogabile la liberalizzazione, almeno nella media-lunga percorrenza, così come è nel resto d'Europa.

Con la realizzazione dei progetti in corso, tra cui il prossimo avvio del servizio Alta Velocità Roma – Napoli ed i nuovi prodotti messi a punto in questi ultimi mesi, sarà possibile il ritorno ad un risultato positivo nel breve periodo, ma anche creare le condizioni per restare tra i leader del mercato europeo.

Questa opportunità potrà essere colta solo se il quadro regolatorio evolverà adeguandosi al resto dell'Europa, se si avrà un'attuazione concreta delle politiche di sostegno al trasporto ferroviario e se verranno risolte alcune problematiche relative alla modalità di finanziamento delle infrastrutture. A tale aspetto può ricondursi la sostenibilità economico-finanziaria del Gruppo nel lungo periodo, con specifico riferimento al tema degli ammortamenti. Tema questo cui va dedicata particolare attenzione.

Su due elementi, vera e propria ricchezza della Vostra Società, si impernierà il processo di sviluppo in corso: sicurezza e risorse umane.

La sicurezza, punto di riferimento per tutte le nostre iniziative, resta l'elemento fondante della strategia di Ferrovie dello Stato. Pur senza dimenticare le tristi note di inizio 2005 legate all'incidente di Crevalcore, si ha l'obbligo di riaffermare il primato di sicurezza che Ferrovie dello Stato mantiene in Europa e di analizzare con freddezza l'attuale situazione per proseguire nell'accelerazione impressa ai nostri progetti sulle nuove tecnologie per cui nel 2004 sono stati investiti € 1.250 milioni contro € 1.090 milioni del 2003.

La professionalità e la dedizione dei ferrovieri resta poi il vero e proprio patrimonio di Ferrovie dello Stato su cui dovrà fare leva la strategia di crescita avviata. Tale strategia, sostenuta da una forte accelerazione impressa al processo di miglioramento del mix professionale, trasformerà nel profondo Ferrovie dello Stato nel suo processo da azienda in una vera impresa. Senza la motivazione e il forte sostegno di tutti i ferrovieri tali sfide non potranno essere colte.

Nei prossimi mesi dovremo perseguire la nostra strategia di sviluppo in modo flessibile, per adattarci rapidamente ai cambiamenti dello scenario economico, competitivo e di finanza pubblica con cui dovremo confrontarci.

La sfida che abbiamo davanti è molto ambiziosa, ma questi primi risultati concreti ci confermano la correttezza delle decisioni prese.

Elio Cosimo Catania



Il Gruppo nel 2004

I RISULTATI CONSOLIDATI RAGGIUNTI NEL 2004

(in milioni di euro)

	2004	2003
Principali dati economici, patrimoniali e finanziari		
Ricavi operativi	6.718	6.650
Costi operativi	6.158	6.008
Margine operativo lordo	560	642
Risultato operativo	4	0
Risultato netto	(125)	31
Capitale investito netto	49.182	42.203
Patrimonio netto	35.998	33.465
Indebitamento finanziario netto	13.184	8.738
Debt/Equity	0,37	0,26
Investimenti tecnici del periodo	8.447	7.208
Flusso di cassa generato da attività di esercizio	1.062	(896)

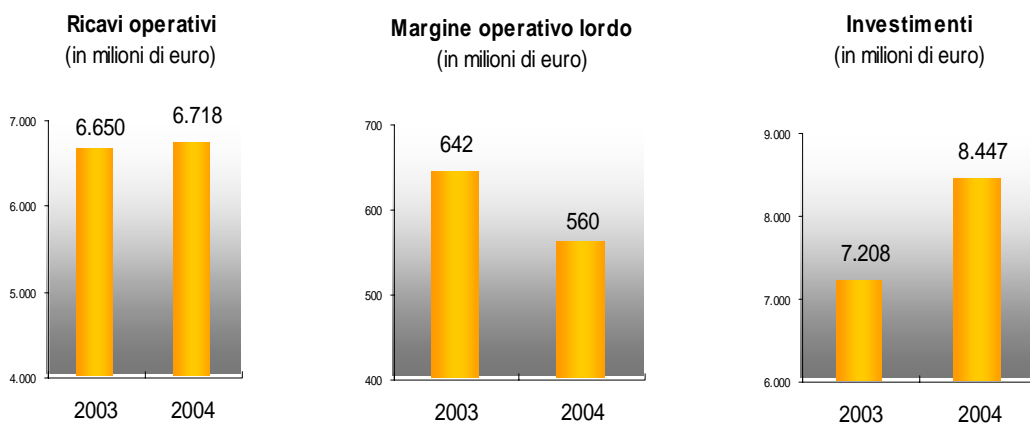
Principali dati operativi

Lunghezza della rete ferroviaria (km)	15.915	15.965
Viaggiatori km (milioni) (1)	47.471	47.088
Tonnellate km (milioni) (2)	23.271	22.457
Dipendenti (3)	99.305	100.784

(1) Include il traffico su gomma

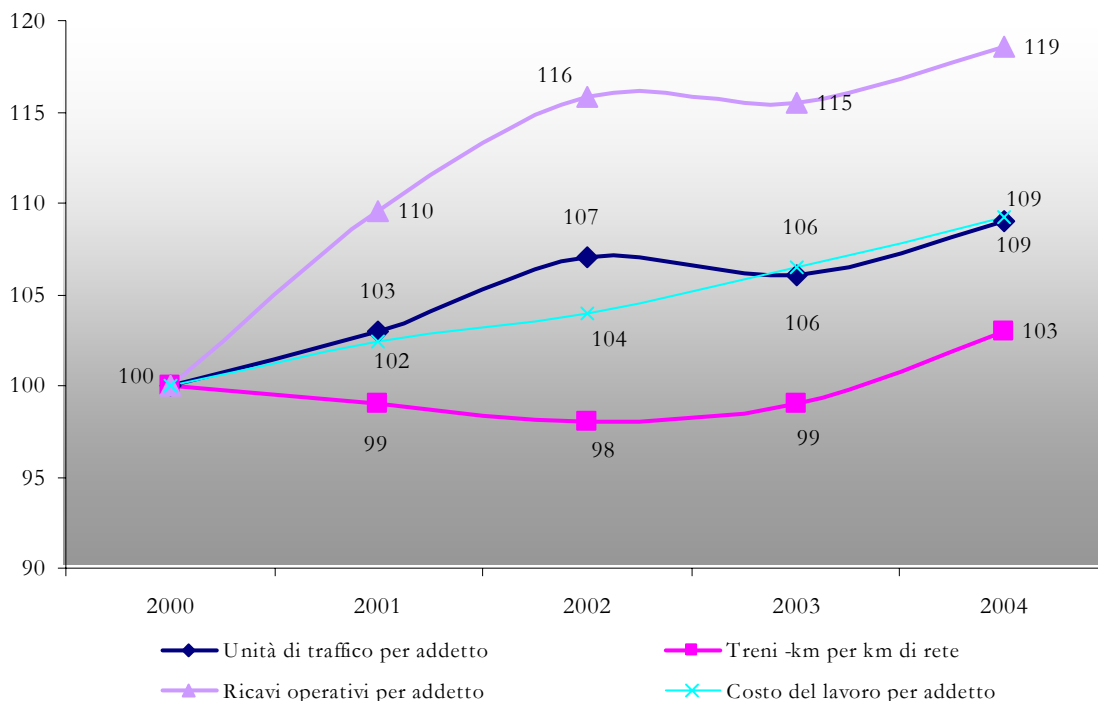
(2) Dato riferito al solo trasporto ferroviario

(3) Consistenza di fine periodo (società consolidate integralmente, compresa la Capogruppo)



Evoluzione dei parametri aziendali

n.i. 2000 = 100

**I PRINCIPALI EVENTI DELL'ANNO****Gennaio**

- Trenitalia S.p.A., a seguito della delibera del Consiglio di Amministrazione del 29 ottobre 2003, cede a Logistica SA (società di diritto francese partecipata da Trenitalia S.p.A. al 50%) l'intero capitale sociale della Autostrada Ferroviaria Alpina S.r.l. al prezzo di € 30.000, pari al valore nominale del capitale sociale.

Febbraio

- Vengono stipulati i contratti relativi alle prime tre tranches, per complessivi € 5 miliardi, del programma di finanziamento (Credit Facility Agreement) sottoscritto in data 23 dicembre 2003 da TAV S.p.A., RFI S.p.A. e Infrastrutture S.p.A., destinato alla direttrice Torino – Milano – Napoli, per un ammontare massimo € 25 miliardi.

Marzo

- Ferrovie dello Stato S.p.A. e Italferr S.p.A. partecipano alla Costituzione del Consorzio Italiano Infrastrutture e Trasporti per l'Iraq con quote pari al 20%

ciascuna. Il Fondo Consortile è pari a € 1.000.000 e le ulteriori quote sono di spettanza di Anas S.p.A. (40%), Enac (10%) ed Enav S.p.A. (10%). Il Consorzio ha l'obiettivo di elaborare, per conto del Ministero degli Affari Esteri, il piano nazionale dei trasporti per l'Iraq.

Aprile

- Viene formalizzato l'atto di scissione totale di EN.Hydro S.p.A. mediante costituzione di due società per azioni, entrambe partecipate da Trenitalia S.p.A. al 49% e denominate rispettivamente:
 - SODAI S.p.A. – Società di depurazione acque industriali Italia S.p.A.;
 - WISCO S.p.A. – Water and Industrial Services Company S.p.A..

Maggio

- L'Assemblea dei soci di Ferrovie dello Stato S.p.A., a seguito della scadenza del mandato degli Organi Sociali, nomina:
 - il nuovo Consiglio di Amministrazione composto da Elio Cosimo Catania, Presidente, e dai consiglieri Luciano Canepa, Marco Staderini, Roberto Ulissi, Stefano Zaninelli;
 - il nuovo Collegio Sindacale composto da Pompeo Cosimo Pepe, Presidente, dai sindaci effettivi Roberto Polini e Santo Rosace e dai sindaci supplenti Roberto Ferranti e Cinzia Simeone.
- Ferservizi S.p.A. cede il 100% delle azioni detenute in Metropark S.p.A. a RFI S.p.A..
- Viene incassato, a seguito di relativa operazione di cartolarizzazione conclusa in data 27 maggio 2004 da parte di Ferrovie dello Stato S.p.A., il credito verso la società Euterpe Finance, veicolo finanziario ex legge 130/99, cui erano stati ceduti nel 2003 crediti fiscali, per la parte relativa all' "Initial purchase price" (equivalente al capitale ed interessi maturati al 31 dicembre 2002) pari a € 830.431 mila.

Giugno

- Trenitalia S.p.A. costituisce insieme alla SBB, con quote paritetiche, la società di diritto svizzero denominata TILO SA (capitale sociale Fr. 2.000.000), finalizzata alla realizzazione di trasporto pubblico locale tra la Regione Lombardia ed il Canton Ticino.
- RFI S.p.A. partecipa alla costituzione della Società per Azioni Porta Sud, con una quota del 40% del capitale sociale, insieme al comune di Bergamo (40%) ed alla C.C.I.A.A. di Bergamo (20%). Il capitale sociale è pari a € 120.000. La società ha per scopo la riqualificazione dello scalo merci ferroviario di Bergamo.

Luglio

- Viene stipulato tra TAV S.p.A./RFI S.p.A. ed Infrastrutture S.p.A. il quarto Project Loan Tranche, destinato alla direttrice Torino – Milano – Napoli, per un ammontare complessivo di € 1 miliardo.
- Nell'ambito degli impegni assunti tra TAV S.p.A. ed RFI S.p.A., sanciti dalla Convenzione del 9 dicembre 2003, 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 dai “nodi di Firenze, Torino, Milano, Genova e Verona e dalla tratta Firenze – Roma”. Il valore del patrimonio netto trasferito da TAV S.p.A. è pari a € 166.567.404. Ai fini contabili la scissione, effettuata sulla base dei valori al 30 giugno 2004, ha avuto effetto dal 1° gennaio 2004.
- Ferrovie dello Stato S.p.A. cede l'intera quota di partecipazione (20%) detenuta nella Viacom Express S.p.A. alla società Viacom Outdoor Holding S.r.l..
- RFI S.p.A. costituisce per atto unilaterale la società BBT S.p.A., con capitale sociale di € 120.000, avente come oggetto sociale la progettazione della galleria di base del Brennero. Successivamente, nel mese di ottobre, viene sottoscritto e versato l'aumento di capitale, pari a € 8.880.000, deliberato dal Consiglio di gestione del 3 agosto 2004.
- E' pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale la legge n. 191/2004 che conferma l'assegnazione di risorse per il trasporto combinato delle merci previste dalla legge n. 166/2002.

Settembre

- L'Assemblea dei soci della Logistica Mediterranea Cargo S.A. (Trenitalia S.p.A. 50% - Renfe 50%), società di diritto spagnolo, delibera lo scioglimento e la messa in liquidazione della società.
- Il CIPE prende atto che Infrastrutture S.p.A. provvede al finanziamento delle tratte dell'Alta Velocità/Alta Capacità Milano – Genova e Milano – Verona ed in data 24 novembre viene firmato il Decreto Interministeriale (Ministero dell'Economia e delle Finanze di concerto con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti) per il finanziamento delle medesime tratte. Lo stesso decreto prevede che Infrastrutture S.p.A. finanzia anche gli interventi di adeguamento del nodo di Verona e che detti interventi siano inseriti nel programma di cartolarizzazione per la linea Alta Velocità/Alta Capacità Torino – Milano – Napoli (di cui al decreto ministeriale 23 dicembre 2003 n. 117248). Il Decreto in oggetto ha autorizzato l'innalzamento del contratto di finanziamento sottoscritto tra TAV S.p.A./RFI S.p.A. con Infrastrutture S.p.A. il 23 dicembre 2003 da € 25 miliardi a € 36 miliardi.
- Viene stipulato tra TAV S.p.A./RFI S.p.A. ed Infrastrutture S.p.A. il quinto Project Loan Tranche, destinato alla direttrice Torino – Milano – Napoli, per un ammontare complessivo di € 1 miliardo.

- L'Assemblea straordinaria degli azionisti della società Turismark S.c.p.a. (quota pari al 4% posseduta da Ferrovie dello Stato S.p.A.) delibera lo scioglimento e la messa in liquidazione della società.

Ottobre

- Ferrovie dello Stato S.p.A., in qualità di società consolidante, presenta all'Amministrazione Finanziaria la *“Comunicazione relativa al regime di tassazione del consolidato nazionale”* al fine di comunicare l'avvenuto esercizio congiunto dell'opzione da parte propria e di tutte le società del Gruppo, per l'applicazione del consolidato nazionale a partire dal periodo d'imposta 2004. Tale regime fiscale prevede che la “consolidante” determini un'unica base imponibile mediante la compensazione integrale di tutti i redditi e le perdite delle società partecipanti al consolidamento. Al fine di disciplinare nel dettaglio l'applicazione di questo nuovo regime, le parti sottoscrivono una “procedura di gruppo” basata sul principio che la partecipazione al consolidato non può comportare svantaggi economici e finanziari per l'impresa che vi partecipa rispetto alla situazione che si avrebbe laddove la società non vi partecipasse.

Novembre

- Viene stipulato tra TAV S.p.A./RFI S.p.A. ed Infrastrutture S.p.A. il sesto Project Loan Tranche, destinato alla direttrice Torino – Milano – Napoli, per un ammontare complessivo di € 500 milioni.
- FS Cargo S.p.A., acquisisce tutta la quota di partecipazione al capitale della società FS Railfreight S.r.l. (già Cargo SI S.r.l.) di proprietà delle Ferrovie Federali Svizzere FFS, pari a nominali € 43.869 (50% del capitale). Pertanto, FS Cargo S.p.A. è attualmente socio unico di FS Railfreight S.r.l., con capitale sociale di € 87.738.
- Vengono deliberate dai Consigli di Amministrazione di RFI S.p.A. e di Ferrovie Real Estate S.p.A. operazioni di scissione, secondo modalità da perfezionarsi nel 2005, relativamente ad alcuni beni (aree ed immobili ricadenti negli ambiti delle stazioni di Roma Tiburtina, Torino Porta Susa ed altri beni minori).
- Ferservizi S.p.A. cede a Ferrovie dello Stato S.p.A. l'intera quota azionaria (pari all'8,999928%) detenuta in Grandi Stazioni S.p.A..
- La stessa Ferservizi S.p.A. cede inoltre a Ferrovie dello Stato S.p.A. l'intera quota azionaria (pari al 10%) detenuta in Fercredit S.p.A..

Dicembre

- Trenitalia S.p.A. acquisisce dalla Sogemar S.p.A. il 50% del capitale sociale (€ 1.000.000) della Hannibal S.p.A. (Trenitalia S.p.A. 50% - Sogemar 50%). La società ha per oggetto sociale l'organizzazione e la commercializzazione di servizi integrati di

trasporto internazionale, ivi inclusi servizi addizionali necessari per soddisfare le esigenze logistiche della clientela.

- Ferrovie dello Stato S.p.A. effettua tre emissioni obbligazionarie per un ammontare complessivo di € 492.400.000, interamente sottoscritte dalla società Eurofima, destinate al finanziamento di investimenti della società Trenitalia S.p.A. per il programma di ammodernamento del materiale rotabile. I titoli non sono destinati al mercato.
- A seguito di apposito Decreto del Ministero dell'Economia e delle Finanze, al fine 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, TAV S.p.A. ed RFI S.p.A. danno mandato ad Infrastrutture S.p.A. per il rifinanziamento e la ristrutturazione del debito bancario contratto, prima della costituzione di Infrastrutture S.p.A., da TAV S.p.A. 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.
- Ferrovie dello Stato S.p.A. cede l'intera partecipazione azionaria (100%) detenuta in Medie Stazioni Due S.r.l. a Ferrovie Real Estate S.p.A..
- Ferrovie dello Stato S.p.A. cede inoltre l'intera partecipazione azionaria (100%) detenuta in Immobiliare Ferrovie S.r.l. a Ferrovie Real Estate S.p.A..
- Viene pubblicato, sulla Gazzetta Ufficiale, il Decreto legge n. 315 che conferma gli stanziamenti, di complessivi € 360 milioni, a favore del trasporto combinato su ferrovia per il triennio 2004 – 2006 affidando alla Cassa Depositi e Prestiti il compito di stipulare le convenzioni con gli autotrasportatori e con gli altri operatori intermodali.

Aumenti di capitale di Ferrovie dello Stato S.p.A.

Nel corso del 2004, 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 € 2.665 milioni, di cui € 114 milioni in base alla legge n. 448/2001 (finanziaria 2002), € 603 milioni in base alla legge n. 289/2002 (finanziaria 2003) ed infine € 1.948 milioni in base alla legge n. 350/2003 (finanziaria 2004).

In data 17 dicembre 2004 il socio unico Ministero dell'Economia e delle Finanze ha sottoscritto per € 109.929.279,00 l'aumento del capitale sociale, in ottemperanza a quanto deliberato dall'Assemblea straordinaria dei soci in data 25 giugno 2004 mediante utilizzo dei versamenti già effettuati in conto futuri aumenti di capitale sociale.

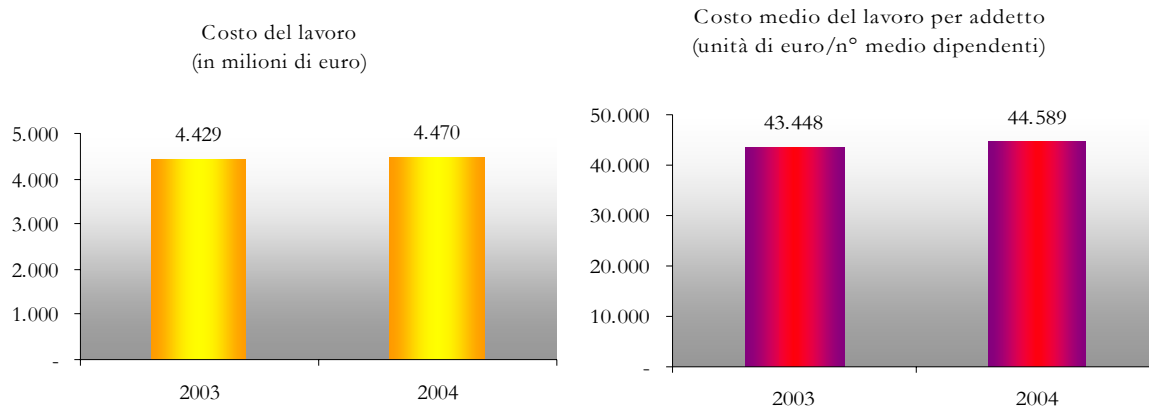
L'Assemblea straordinaria dei soci, con decisione adottata in data 23 dicembre 2004, ha deliberato un ulteriore aumento del capitale sociale di € 2.554.625.649,00, anch'esso sottoscritto mediante utilizzo dei versamenti già effettuati in conto futuri aumenti di capitale sociale.

A seguito delle suddette operazioni, il capitale sociale al 31 dicembre 2004, interamente sottoscritto e versato dal socio unico Ministero dell'Economia e delle Finanze, ammonta a € 35.784.870.557 ed è composto da n. 35.784.870.557 azioni del valore nominale di €1 ciascuna.

LE RISORSE UMANE

Nell'anno 2004 il numero di dipendenti del Gruppo è passato da 100.784 del 31 dicembre 2003 a 99.305 del 31 dicembre 2004 scontando, quindi, una diminuzione netta di 1.479 unità.

DIPENDENTI AL 31.12.2003	100.784
Entrate	3.116
Uscite	4.595
DIPENDENTI AL 31.12.2004	99.305



Le relazioni industriali

Nel corso del 2004 le Relazioni industriali sono state orientate a realizzare nuovi e più avanzati modelli di interlocuzione attraverso l'approfondimento delle tematiche riguardanti il posizionamento strategico delle società del Gruppo.

Nel 2004 è proseguito l'impegno sul fronte del dialogo sociale europeo con la partecipazione alle riunioni del Gruppo di lavoro CER (Comunità delle ferrovie europee) sullo studio delle problematiche relative all'applicazione dell'accordo tra quest'ultima e l'ETF (Federazione europea dei lavoratori), in merito alla patente europea per i macchinisti, stipulato il 27 gennaio 2004.

Nell'ambito dei rapporti associativi con Confindustria, l'attività è stata caratterizzata dall'attenzione rivolta, attraverso Agens, alle varie fasi di attuazione della legge di riforma del mercato del lavoro, rappresentando la propria posizione con particolare riferimento alla realizzazione degli accordi interconfederali del 13 novembre 2003 e dell'11 febbraio 2004 riguardanti rispettivamente il contratto di formazione e lavoro e il contratto di inserimento. Per quanto riguarda l'apprendistato professionalizzante, sempre attraverso Agens, sono state rappresentate alle Associazioni territoriali di Confindustria le particolari esigenze delle società del Gruppo Ferrovie dello Stato per l'individuazione di percorsi formativi omogenei a livello regionale in ordine alle figure "tipiche" del trasporto ferroviario. E' continuata nel corso del 2004 l'attività di supporto tecnico – giuridico alle società del Gruppo Ferrovie dello Stato per l'applicazione della riforma dell'orario di lavoro.

Sul fronte della previdenza complementare si è operato tramite il fondo Eurofer, che nonostante la recente costituzione ed avvio, si colloca tra i primi 10 fondi complementari di origine negoziale in Italia per numero di aderenti e raccolta.

In merito alla normativa in materia di sciopero nel trasporto ferroviario, nel corso del 2004 è stato assiduo il rapporto con la Commissione di Garanzia, alla quale sono stati puntualmente segnalati i casi di sciopero non conformi alle regole vigenti.

Per quanto riguarda, infine, la disciplina dello sciopero nel settore appalti di pulizia, la Commissione di Garanzia è intervenuta con una propria regolamentazione provvisoria che ha accolto, almeno in parte, le richieste avanzate dalle società del Gruppo.

Le politiche di gestione del personale

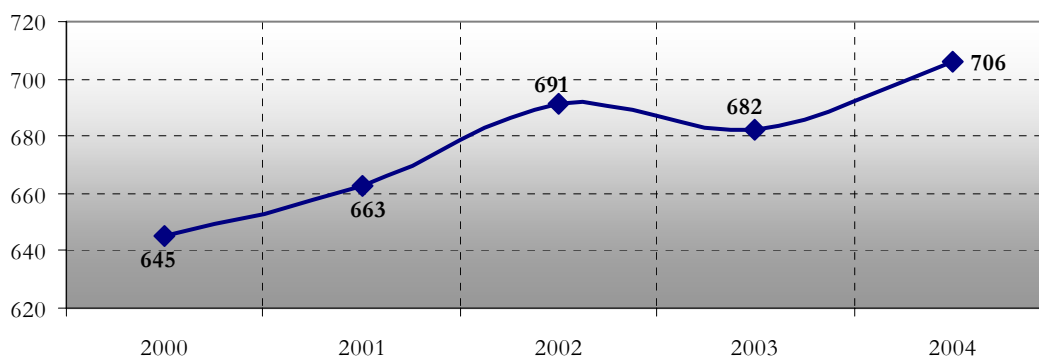
Nel corso del 2004 si è consolidato il processo di valutazione delle prestazioni del personale con qualifica di quadro e di valutazione ed orientamento delle risorse a più elevata scolarità e professionalità di più recente inserimento.

Nel 2004 le attività relative allo sviluppo manageriale sono state marcatamente orientate alla definizione di strumenti e metodologie per la pianificazione delle carriere del personale dirigente e per la rilevazione delle prestazioni. E' stato definito lo strumento del Performance Management come risultato di un lavoro prodotto da uno dei Task, attivati dall'Amministratore Delegato di Ferrovie dello Stato S.p.A., sul sistema di sviluppo ed incentivazione. Il Performance Management, orientato a gestire le prestazioni sia dal punto di vista dei risultati collegati al business che dei comportamenti previsti nel modello di Leadership definiti dall'apposito Task, sarà applicato nel 2005 in modo unitario a tutti i dirigenti e quota parte dei quadri.

Sul fronte delle politiche di Compensation la politica retributiva, approvata ed implementata già nel corso del primo semestre, ha concentrato anche nella restante parte dell'esercizio 2004 le risorse disponibili prevalentemente sugli elementi variabili della retribuzione. Per quanto riguarda il sistema di MBO, dopo aver proceduto alla consuntivazione degli obiettivi attribuiti nel corso del 2003, sono stati definiti ed

assegnati a circa 300 manager 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 manager del Gruppo Ferrovie dello Stato.

Migliaia di unità di traffico per addetto



La formazione

Nel corso del 2004 l'attività di formazione ha continuato a focalizzare la sua attenzione su progetti orientati allo sviluppo e al corretto utilizzo di competenze coerenti con i nuovi scenari e le tendenze del business. I progetti formativi più significativi del Gruppo hanno riguardato:

- l'accoglienza delle risorse neo assunte non dirigenti mirata, tramite la trasmissione delle conoscenze fondamentali sul posizionamento del Gruppo e i nuovi scenari, a sviluppare valori professionali e senso di appartenenza, nonché a facilitare l'integrazione e la socializzazione; tale formazione è stata articolata in momenti d'aula ed in visite presso gli impianti operativi;
- la formazione dei dirigenti neo assunti sui processi ferroviari fondamentali, articolata in moduli su circolazione e produzione, manutenzione, sicurezza e investimenti per lo sviluppo della rete, che ha consentito il confronto tra gestore dell'infrastruttura ed impresa di trasporto;
- la formazione per lo sviluppo delle competenze manageriali delle risorse candidate alla dirigenza che, alternando la teoria d'aula con la sperimentazione dei laboratori esperienziali, ha teso al rafforzamento delle aree critiche e dei comportamenti più rilevanti del nuovo ruolo;
- la formazione dei manager che ricoprono un ruolo chiave e che sono chiamati ad agire in prima linea per il cambiamento, volta allo sviluppo di competenze trasversali negli ambiti del know – how economico – finanziario, dell'orientamento al mercato e della leadership;

- la dimensione internazionale attraverso la formazione linguistica e i progetti internazionali per lo scambio di esperienze e di pratiche;
- la Formazione On – Line nata per creare una continuità tra i moduli previsti dal percorso formativo per i 300 key manager attraverso l'utilizzo di un ambiente on-line che permette la collaborazione tra gli allievi e lo scambio continuativo con i docenti.

Le società del Gruppo, oltre a quanto descritto in precedenza, hanno sviluppato percorsi formativi in linea con le specifiche esigenze di business.

In particolare, RFI S.p.A. ha realizzato progetti sia per l'introduzione di nuove procedure per la Gestione degli Investimenti, sia per supportare l'ingresso sempre più massiccio delle nuove tecnologie. Grande attenzione è stata prestata all'introduzione del Sistema Integrato per la Gestione della Sicurezza (sicurezza di esercizio, del lavoro e ambientale). I processi formativi trasversali hanno riguardato l'aggiornamento degli operatori del settore contabile e gestionale.

Trenitalia S.p.A. ha posto grande attenzione all'aggiornamento e allo sviluppo delle competenze tecnico – professionali attraverso un'attività di formazione che ha riguardato principalmente le abilitazioni ai ruoli operativi connessi alla sicurezza dell'esercizio e del lavoro/ambiente rivolta a tutto il personale operativo di condotta, accompagnamento e formazione treno, vendita e manutenzione per il miglioramento dei servizi.

Italferr S.p.A. ha curato la formazione tecnico specialistica mirata ad aggiornare e sviluppare competenze specifiche con particolare riferimento al “sistema ferroviario”, alle tecnologie innovative ed agli aggiornamenti giuridici, normativi e legali.

Grande enfasi è stata posta da TAV S.p.A. sulla formazione specialistica per mantenere ed accrescere il know – how interno relativo al Project Control e la gestione territoriale del progetto Alta Velocità e sulla formazione ad hoc per lo sviluppo delle conoscenze tecnico – specialistiche e delle competenze manageriali delle varie famiglie professionali.

L'ammontare complessivo del costo sostenuto per le attività di formazione è stato pari a € 146,2 milioni.

La sicurezza sul lavoro

Nel 2004 le società del Gruppo hanno 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, organizzativa e attraverso l'innovazione tecnologica di breve e medio termine. In tale contesto sono in atto i progetti delle società Trenitalia S.p.A. e RFI S.p.A. per dotarsi di sistemi di gestione della attività di sicurezza e ambiente integrati con i sistemi di gestione dei principali processi di business delle società.

L'attività di formazione è stata incentrata sul costante aggiornamento professionale del personale con iniziative su rischi specifici come ad esempio il progetto di RFI S.p.A. "Guida Sicura" rivolto alla formazione del personale addetto alla guida degli automezzi su strada. Trenitalia S.p.A., ai fini della sicurezza della circolazione, si è dotata di un Sistema di Gestione della Sicurezza (SGS) che ha l'obiettivo di porre in essere tutte le iniziative necessarie per limitare, quanto più possibile, gli incidenti di esercizio. Inoltre nel 2004 ha riproposto la Campagna della Sicurezza sul Lavoro, lanciata nel 2003, che ha interessato 230 impianti. In quest'ambito sono state realizzate una serie d'iniziative con lo scopo di diffondere, a tutti i livelli dell'azienda, i valori della Sicurezza ed i benefici che derivano da una corretta gestione della Sicurezza in azienda.

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.).

	Infortuni indennizzati	n° di infortuni per 1.000 dipendenti
2004 ⁽¹⁾	3.662	38,5
2003	3.953	40,8
2002	4.355	44,6
2001	4.901	47,3

(1) dati provvisori

LA POLITICA AMBIENTALE

Il Gruppo Ferrovie dello Stato ha confermato il proprio impegno in favore di una sempre maggiore sostenibilità ambientale, sociale ed economica, continuando il cammino verso il miglioramento di efficacia ed efficienza di tutti i processi rilevanti. Le principali attività da cui traspare evidente questo impegno sono state:

- la sottoscrizione, a Davos nel gennaio del 2004, dei principi di Global Corporate Citizenship da parte dell'Amministratore Delegato di Ferrovie dello Stato S.p.A., previsti dal World Economic Forum, per il gruppo trasporti e logistica;
- la sedicesima edizione del Treno Verde, in collaborazione con Legambiente, per monitorare l'inquinamento atmosferico, il traffico, il rumore ed i trasporti in diverse città e riflettere sulla qualità della vita e dell'aria delle nostre grandi città;
- la partecipazione di Trenitalia S.p.A., insieme alle grandi imprese europee, alla redazione delle Linee Guida ambientali per la progettazione "ecologica" dei treni del futuro;
- la presentazione del primo aggiornamento alle "Linee guida del settore ferroviario nel campo ambientale", un manuale di riferimento per le specifiche di tipo ambientale del nuovo materiale rotabile, redatto dall'AICQ (Associazione Italiana Cultura Qualità) al cui interno Trenitalia S.p.A. ha lavorato in collaborazione con le principali aziende costruttrici;
- l'implementazione, in alcuni siti pilota di Trenitalia S.p.A., di TrenoDesk, un software che consentirà agli utenti di inserire in tempo reale su di un registro informatizzato sia i dati dei rifiuti prodotti che la dichiarazione del Modello Unico dei Rifiuti prodotti e trasportati;
- la pubblicazione del primo Rapporto di Sostenibilità di Ferrovie dello Stato S.p.A. che evidenzia il contributo del Gruppo allo sviluppo sostenibile del Paese e dell'Europa, 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;
- la prosecuzione del progetto per trasformare come greenways i sedimi e le linee dismessi, sfruttando, quindi, le bellezze naturali e storiche dei territori da essi attraversati;
- le attività per la mitigazione del rumore da parte di Trenitalia S.p.A., di RFI S.p.A., di TAV S.p.A. ed Italferr S.p.A., quest'ultime responsabili della realizzazione delle nuove linee Alta Velocità/Alta Capacità, che hanno consentito di ottemperare nel 2004 ai disposti legislativi sull'inquinamento acustico tramite l'utilizzo di mezzi e tecnologie di trazione sempre più silenziose, la schermatura della sorgente sonora con barriere anti-rumore realizzate in materiali diversi, secondo le necessità tecniche e di inserimento paesaggistico e naturalistico, e la protezione del recettore esposto con finestre fonoisolanti;

- le attività connesse alla Gestione del Territorio volte a svolgere un ruolo di mantenimento e recupero. E' questo il caso delle aree soggette ad interventi di disinquinamento nell'ambito dello schema metodologico, tecnico ed amministrativo previsto dal legislatore, la maggior parte delle quali sono "acquisite" a seguito di operazioni di esproprio per la realizzazione delle linee Alta Velocità/Alta Capacità;
- le attività di bonifica e di recupero del territorio quali lo studio sviluppato con l'ENEA e con l'Università di Salerno per l'adozione di tecnologie di controllo della vegetazione, alternative al diserbo chimico o meccanico attualmente in uso e la collaborazione tra RFI S.p.A. e CNR per lo sviluppo di una tecnologia "on-site" di bonifica del pietrisco che sostiene il binario dalla presenza eventuale di amianto;
- il programma di preservazione e valorizzazione dei beni culturali e architettonici in fase di attuazione da parte di TAV S.p.A. che rappresenta una peculiarità nel settore ferroviario a livello mondiale.

IL RAPPORTO CON I CLIENTI

Nel corso del 2004, la società Trenitalia S.p.A. ha visto le proprie Divisioni commerciali impegnate nella realizzazione di iniziative per 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 investendo, in particolar modo, nelle nuove modalità di vendita ed in una maggiore qualità dei processi di *front – line*, sia ad introdurre nuovi servizi ed a rafforzare le azioni dirette a migliorare la puntualità, la pulizia ed il comfort dei treni.

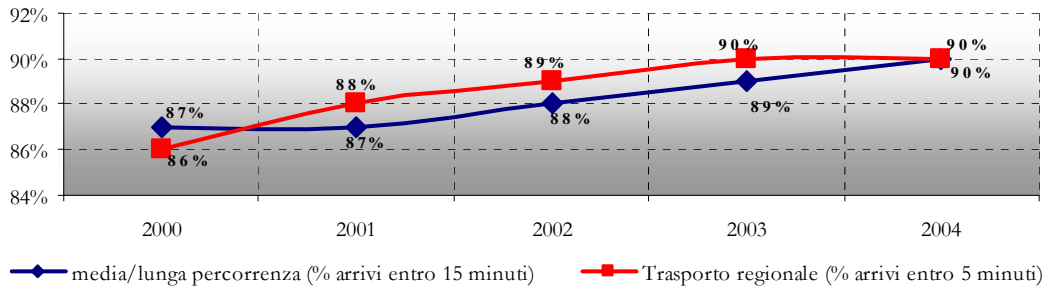
In termini di attenzione al cliente, le iniziative di maggiore impatto hanno riguardato tra l'altro:

- l'estensione della modalità di vendita “ticketless” anche alla flotta Intercity e nelle stazioni intermedie. La prima iniziativa ha comportato l'incremento delle vendite tramite la biglietteria telefonica del 36% rispetto al 2003, mentre la seconda ha registrato un forte incremento nel suo utilizzo da parte della clientela: dai 30.000 biglietti emessi a gennaio 2004 si è passati ai 119.000 di dicembre. Per agevolare ulteriormente la possibilità di acquisto del biglietto è stato migliorato il posizionamento delle biglietterie *self service* nelle stazioni;
- il rafforzamento del servizio di assistenza alla clientela disabili attraverso la sua estensione a 225 stazioni rispetto alle 196 del 2003. Sono stati, inoltre, commissionati 10 nuovi veicoli *shuttle* con elevatore incorporato da assegnare in dotazione alle stazioni di testa;
- l'introduzione del primo treno *low cost* sulla tratta Roma – Milano ad una tariffa lancio di € 9. Il treno, denominato “TrenOK”, è effettuato con materiale ETR 450.

Sul piano della puntualità del servizio, nel corso del 2004 la percentuale dei treni a media/lunga percorrenza arrivati a destinazione puntuali o, comunque, con un ritardo compreso nella fascia 0 – 15 minuti è aumentata dall'89% del 2003 al 90% del 2004. Il miglioramento non ha però riguardato la flotta Eurostar che ha registrato una lieve flessione passando dal 92% del 2003 al 90% del 2004.

In riferimento al trasporto regionale, l'analogo indicatore è rimasto invariato rispetto al 2003 (97%), così come la percentuale dei treni giunti a destinazione con un ritardo contenuto in 5 minuti che è rimasta stabile al 90%.

Indice di puntualità treni passeggeri



Per quanto attiene la pulizia dei rotabili sono da segnalare, tra le iniziative intraprese per migliorarne la qualità, l'allungamento delle tratte scortate dal "pulitore viaggiante", nonché l'attuazione del progetto "treno pulito" che prevede l'apposizione di sacchetti porta rifiuti nelle tasche porta riviste/dispenser delle carrozze.

Per il trasporto ferroviario delle merci, si segnala il potenziamento, attraverso funzionalità aggiuntive, dei nuovi sistemi informativi realizzati per l'efficientamento dei processi interni ed esterni. Infatti, sono state ampliate le funzionalità del sito internet dedicato che è risultato essere un potente canale informativo per i clienti potenziali e gli stakeholder ed un professionale strumento di lavoro dedicato ai clienti attuali.

Relativamente alla sicurezza del trasporto, si riassumono di seguito i dati di incidentalità registrati nel periodo:

Sicurezza del trasporto	2004	2003
N° incidenti "tipici UIC"	72	65
N° persone coinvolte	47	28
N° incidenti/milione treni km	0,21	0,20

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 azienda leader per la sicurezza in ambito U.E..

Si evidenzia peraltro che in data 7 gennaio 2005 si è verificato un grave incidente ferroviario presso la stazione Bolognina di Crevalcore (BO) sulla linea Bologna – Verona tra un treno merci ed un convoglio passeggeri che ha provocato 17 morti. Le cause di tale incidente sono ancora in corso di accertamento. La doverosa verifica interna condotta nel frattempo ha confermato che le regole di esercizio e manutenzione, le tecnologie di controllo e comando della circolazione in continuo sviluppo e congruenti con la capacità delle linee e l'intensità di traffico, le caratteristiche di omologazione e manutenzione del materiale rotabile, la selezione e le competenze del personale addetto alla circolazione dei treni, posizionano FS fra le ferrovie più sicure in Europa.

L'azienda ha comunque accelerato su alcune tratte i lavori di raddoppio dei binari della linea Bologna – Verona. Sono stati inoltre definiti piani che prevedono una completa

copertura della rete con tecnologie innovative, in base ai quali entro il 2007 saranno attrezzati con il sistema SCMT 10.700 km sui 16.000 della rete. Entro lo stesso anno sulle rimanenti linee sarà installato il sistema di protezione marcia treni SSC, mentre il sistema radio GSM-R coprirà a regime tutta la rete ferroviaria delle FS (prima tranche 7500 km entro il 2007). Per l'insieme delle tecnologie innovative è previsto un investimento di € 7.400 milioni, di cui € 6.000 milioni per i sistemi di terra e € 1.400 milioni per i sistemi di bordo.

Per quanto attiene l'infrastruttura, l'edizione 2004 della "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, condotto da un primario istituto di ricerche di mercato, per la valutazione della qualità percepita dai clienti (Customer Satisfaction).

Dai risultati ottenuti è risultato che a livello di rete nazionale è necessario un impegno per minimizzare l'impatto derivante dai lavori; per le situazioni di normale gestione si sono registrate alcune criticità relative al comfort per l'attesa, per la carenza dei servizi commerciali, per il settore delle pulizie nonché per l'informazione al pubblico. Tale esito ha ulteriormente accelerato la realizzazione dell'"Osservatorio di Mercato" che consente, già dal febbraio 2005, di monitorare su base mensile le stazioni caratterizzate da una significativa frequentazione, attraverso circa 100.000 interviste l'anno.

In particolare per la stazione di Roma Termini, la società Grandi Stazioni ha affidato a primari istituti di ricerca lo studio dell'impatto della riqualificazione di una grande stazione sul valore sociale prodotto. Sulla base di interviste svolte ai principali *stakeholder*, è emerso che il recupero della stazione ha innescato una serie di effetti a catena e ha fatto da volano ad ulteriori interventi che hanno prodotto indubbi benefici sociali: diminuzione della criminalità, opere di ristrutturazione sia pubbliche che private, aumento del numero e della qualità degli alberghi nella zona circostante.



Relazione sulla gestione

IL QUADRO MACROECONOMICO

Per l'economia mondiale il 2004 si conferma un anno di espansione in termini di Pil e di scambi commerciali, nonostante l'acutizzarsi delle tensioni nei prezzi internazionali delle materie prime ed il rincaro del prezzo del petrolio.

Secondo l'ultimo rapporto di previsione dell'ISAE (Istituto di Studi e Analisi Economica) la crescita del Pil mondiale è stimata al 4,7% mentre l'espansione del commercio mondiale dovrebbe attestarsi al 10% grazie al notevole sviluppo delle economie emergenti che hanno offerto il maggior contributo al dinamismo degli scambi commerciali.

L'accelerazione della congiuntura internazionale ha contribuito a trainare l'Europa fuori dalla fase di stagnazione registrata nel 2002-2003; lo sviluppo è rimasto comunque contenuto (+1,8%) risentendo, specie nella seconda parte dell'anno, del minor sostegno della domanda estera alla crescita del Pil a causa del rapido apprezzamento dell'euro nei confronti del dollaro e di un'evoluzione ancora incerta della domanda interna.

L'economia italiana ha seguito l'andamento del ciclo europeo e, dopo un'evoluzione dei primi tre trimestri del 2004 su ritmi leggermente superiori alle aspettative, ha mostrato segnali di rallentamento nell'ultimo trimestre; in media d'anno la crescita del Pil, sulla base delle stime preliminari diffuse dall'ISTAT sul prodotto lordo del 4° trimestre, è stata dell'1,1%, vale a dire sette decimi di punto al di sotto dell'area dell'euro, ma otto decimi di punto superiore alla crescita del 2003.

Esportazioni ed investimenti in costruzioni sono stati i motori della crescita del Pil nazionale del 2004, a fronte di un sostanziale ristagno dei consumi delle famiglie (+1,3%) e di una debole dinamica della produzione industriale che, se nel dato grezzo cresce dello 0,7% sul 2003, con riferimento alla produzione industriale corretta sulla base delle giornate lavorative, mostra invece una flessione dello 0,4%.

Nel 2004 l'occupazione è continuata a crescere (+0,6%), mostrando però segni di rallentamento rispetto alle sostenute dinamiche degli anni precedenti. Il tasso di disoccupazione è ulteriormente diminuito scendendo all'8,1%, valore questo inferiore ai livelli medi dell'area euro.

Sul fronte dei prezzi al consumo, nonostante le forti pressioni al rialzo provenienti direttamente da fattori di origine internazionale, il 2004 ha visto una decisa frenata del tasso di inflazione che si è attestato al +2,2%, con un calo di cinque decimi di punto rispetto al 2003.

L'ANDAMENTO DEI MERCATI DI RIFERIMENTO E DEL TRAFFICO FERROVIARIO NAZIONALE

La ripresa dell'attività economica ha avuto effetti positivi sul mercato dei trasporti. Infatti, secondo l'ultima indagine congiunturale sul settore dei trasporti curata da Federtrasporto, nel 2004 la mobilità complessiva viaggiatori e merci è aumentata in quasi in tutti i principali comparti.

In particolare, con riferimento al settore viaggiatori, il comparto delle autovetture chiude il 2004 con un bilancio finale di nuove immatricolazioni in crescita dello 0,5% sul 2003. Le percorrenze degli autoveicoli leggeri in autostrada crescono dell'1,6%.

Anche il traffico aereo di passeggeri nel 2004 è risultato in aumento, praticamente in tutti i principali aeroporti italiani. Infatti, nel 2004 i viaggiatori sono cresciuti nel complesso del 7%, con un marcato sviluppo del traffico internazionale a fronte di una stasi nei volumi del traffico nazionale.

Anche per quanto riguarda il trasporto crocieristico nei porti italiani il 2004, sulla base dei dati disponibili, presenta una crescita complessiva dei viaggiatori del 4%.

Per quanto riguarda il trasporto merci su strada nel 2004 le nuove immatricolazioni dei veicoli commerciali sono risultate in crescita (3,3%) così come le percorrenze autostradali dei veicoli pesanti, che rappresentano un buon indice dell'andamento del trasporto su gomma, segnando un aumento del 3,8% sul 2003.

Il trasporto aereo di merci, con una crescita del 4% sul 2003, conferma il positivo trend in atto da diversi anni.

In aumento infine anche i volumi del traffico marittimo, ai quali hanno contribuito positivamente quasi tutti i principali porti italiani.

Passando al traffico ferroviario si evidenzia come l'evoluzione della politica della concorrenza ha visto aumentare gli sforzi dell'Italia per l'eliminazione delle barriere alla concorrenza.

In particolare le licenze di trasporto ferroviario rilasciate dall'Autorità Ministeriale preposta a fine 2004 ammontano a 34 e la metà delle imprese titolari di licenza è anche in possesso del certificato di sicurezza rilasciato da RFI S.p.A.; mentre le imprese che operano sulla rete di RFI S.p.A., cioè che hanno stipulato con la stessa contratti di utilizzo di tracce orarie, sono salite a 13.

Nel complesso nell'anno 2004 sulla rete di RFI S.p.A. hanno circolato 337,6 milioni di treni-km con un incremento del 3,7% sul 2003. I treni-km effettuati nel 2004 da operatori terzi rispetto al Gruppo Ferrovie dello Stato, hanno sfiorato i 4,8 milioni con un incremento di quasi il 30% sull'anno precedente. Resta comunque ancora contenuta l'incidenza dei treni-km effettuati dagli operatori terzi rispetto al volume complessivo dei treni-km circolati sulla rete RFI S.p.A. (1,4%); tuttavia, l'incidenza dei treni-km effettuati da operatori terzi sale al 4% se si fa riferimento ai soli treni-km merci.

In base ai dati di traffico provvisori del 2004 diffusi dall'UIC, la domanda di trasporto ferroviario nei Paesi dell'Unione Europea è stata nel complesso caratterizzata da una più intensa vivacità rispetto all'anno passato, facendo registrare una crescita dell'1,4% nei viaggiatori-km a fronte di una stasi riscontrata nel 2003, ed un nuovo incremento nelle tonnellate km del 2% che va a consolidare il già positivo risultato dell'anno scorso (1,3%).

Le singole imprese ferroviarie presentano tuttavia risultati di traffico abbastanza differenziati tra loro.

In particolare nel settore viaggiatori performance di sviluppo sostenuto e ben superiori alla media europea (+ 1,4% sul 2003) si riscontrano per le ferrovie francesi, belghe e inglesi (rispettivamente del 3,8%, del 5% e del 3,5%).

Per contro, la domanda viaggiatori si presenta in calo per le ferrovie polacche (5,2%), slovacche (3,9%), ungheresi (1,3%) e spagnole (1,6%).

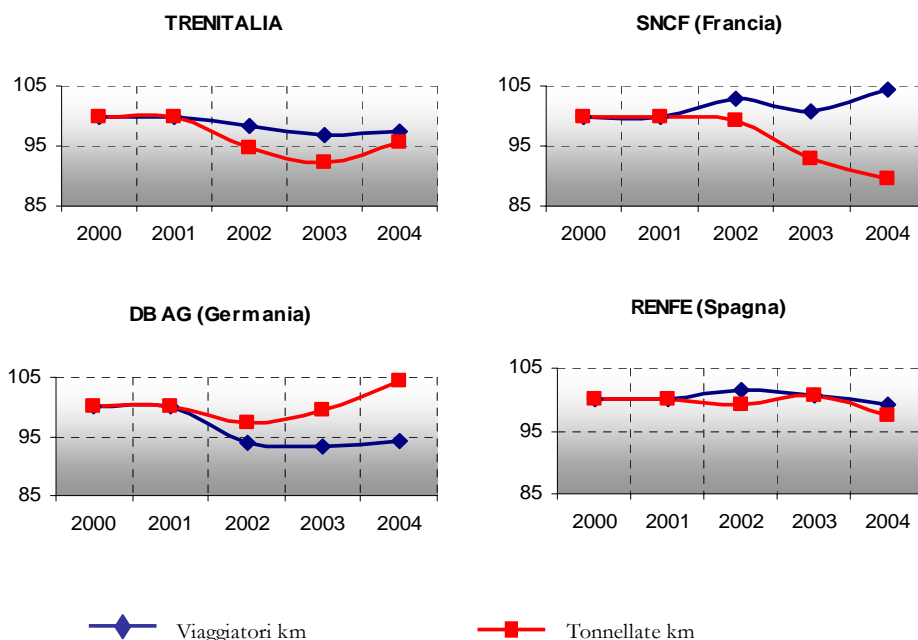
Pressoché stazionari, invece, i volumi di traffico delle ferrovie austriache (+0,5%), mentre in leggera crescita sono stati i viaggiatori-km trasportati dalle ferrovie tedesche (0,9%), ceche (1,1%) e danesi (2,2%).

Nel settore merci risultati ancora più brillanti rispetto alla media europea (+ 2,0% sul 2003) si sono avuti per le ferrovie tedesche, belghe, austriache, ungheresi (rispettivamente del 5%, 5,4%, 6,7%, 9,3%) grazie anche alla forte crescita del loro traffico internazionale; aumenti di traffico più modesti si sono avuti per le ferrovie polacche (1%) e le ferrovie finlandesi (0,6%).

In flessione, invece, i volumi del traffico merci delle ferrovie francesi (3,2%), spagnole (2,2%), slovacche (4,3%) e ceche (5,6%).

Evoluzione del traffico viaggiatori e merci nelle principali imprese ferroviarie europee

numero indice 2000 = 100



Per quanto riguarda Trenitalia S.p.A., dopo un triennio caratterizzato da flessioni dei volumi dei viaggiatori-km e delle tonnellate km, il 2004 mostra performance positive in entrambi i comparti.

In particolare, nel comparto del traffico viaggiatori, Trenitalia S.p.A. chiude il 2004 con una crescita dei viaggiatori-km dello 0,8% rispetto al 2003, grazie soprattutto al buon trend evolutivo dei viaggiatori-km che si muovono sulle brevi distanze (+1,9%).

Dati traffico media e lunga percorrenza		2004	2003	Variaz %
N° VIAGGIATORI	migliaia	69.298	67.605	2,5
VIAGGIATORI – KM	milioni	24.906	24.930	(0,1)
TRENI – KM	migliaia	82.946	82.574	0,5
POSTI – KM	Milioni	49.331	48.997	0,7
PERCORRENZA MEDIA PER VIAGGIATORE	km	359,4	368,8	(2,5)

Dati traffico trasporto regionale		2004	2003	Variaz %
N° VIAGGIATORI	migliaia	435.052	430.331	1,1
VIAGGIATORI – KM	milioni	20.672	20.291	1,9
TRENI – KM	migliaia	177.110	173.010	2,4
POSTI – KM	milioni	68.340	66.886	2,2
PERCORRENZA MEDIA PER VIAGGIATORE	km	47,5	47,1	0,8

Con riferimento al coefficiente di riempimento dei treni (load factor), il settore del trasporto a media/lunga percorrenza si è fermato al 50,5% sostanzialmente in linea con quello registrato nel precedente esercizio (50,9%).

Analoga situazione si presenta per il trasporto regionale che fa registrare un load factor pari al 30,2% sostanzialmente in linea con quello registrato nel 2003 (30,3%).

Nel settore delle merci i risultati raggiunti da Trenitalia S.p.A. nel 2004 mostrano un aumento ben superiore alla media europea.

Nello specifico si registra una positiva inversione di tendenza con un ritorno alla crescita delle tonnellate km vendute del 3,6%, grazie alla buona performance del traffico interno che si sviluppa del 9,3% a fronte di un calo del 2,1% nella componente internazionale. La crescita delle tonnellate km su ferro ha riguardato sia il trasporto combinato (+3,8%) che quello tradizionale (+3,5%).

Dati traffico merci		2004	2003	Variaz %
TONNELLATE TRASPORTATE	migliaia	83.087	82.107	1,2
TONNELLATE – KM	milioni	23.271	22.457	3,6
PERCORRENZA MEDIA DI UNA TONNELLATA	km	280,1	273,5	2,4

L'ANDAMENTO ECONOMICO E LA SITUAZIONE PATRIMONIALE-FINANZIARIA DEL GRUPPO

Principali indicatori economici	2004	2003
MARGINE OPERATIVO LORDO/RICAVI OPERATIVI	8,34%	9,65%
ROS (RISULTATO OPERATIVO/RICAVI OPERATIVI)	0,05%	-
COSTO DEL LAVORO/RICAVI OPERATIVI	66,54%	66,60%

Conto economico consolidato riclassificato

(in milioni di euro)

	2004	2003	Differenze
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	4.912	4.790	122
- Ricavi da traffico	3.120	3.006	114
- Altri ricavi	481	486	(5)
- Convenzioni con Regioni	1.311	1.298	13
Ricavi da Stato ed altri Enti	1.806	1.860	(54)
Ricavi operativi	6.718	6.650	68
Costo del lavoro	(4.470)	(4.429)	(41)
Altri costi	(2.646)	(2.530)	(116)
Capitalizzazioni - variazioni rimanenze	958	951	7
Costi operativi	(6.158)	(6.008)	(150)
MARGINE OPERATIVO LORDO	560	642	(82)
Ammortamenti netti e svalutazione cespiti	(676)	(551)	(125)
Accantonamenti netti e sval. crediti attivo circolante	(219)	(159)	(60)
Saldo oneri/proventi diversi	339	68	271
RISULTATO OPERATIVO	4	0	4
Saldo gestione finanziaria	(5)	78	(83)
Componenti straordinarie nette	55	104	(49)
RISULTATO ANTE IMPOSTE	54	182	(128)
Imposte sul reddito	(179)	(151)	(28)
RISULTATO DEL PERIODO	(125)	31	(156)
RISULTATO DEL PERIODO DI GRUPPO	(132)	21	(153)
RISULTATO DEL PERIODO DI TERZI	7	10	(3)

L'esercizio 2004 si chiude con un risultato netto negativo di € 125 milioni, di cui € 132 milioni di pertinenza del Gruppo, a fronte dei 31 milioni di utile del precedente esercizio. Tale variazione va essenzialmente ascritta alla combinazione di due serie di eventi di segno contrapposto. L'aumento dei ricavi, infatti, di oltre € 100 milioni e le plusvalenze immobiliari (€ 188 milioni), non sono stati sufficienti a neutralizzare i ridotti trasferimenti da Stato, ivi compreso il cosiddetto decreto "taglia spese", l'aumento del costo del lavoro, derivante dall'applicazione del nuovo contratto di lavoro, l'incremento degli ammortamenti derivanti da maggiori investimenti in materiale rotabile ed, infine, l'esaurimento del fondo "Badwill", istituito, in occasione della cessione del ramo d'azienda, da Trenitalia.

Al risultato netto negativo corrisponde un margine operativo lordo positivo che si attesta sui € 560 milioni e presenta una riduzione rispetto al 2003 di circa € 82 milioni (-12,8%).

La variazione del margine operativo lordo è causata da un aumento dei costi operativi più che proporzionale alla crescita dei ricavi corrispondenti.

Relativamente a quest'ultimi, si registra un aumento di € 114 milioni dei proventi dal mercato, sia per quanto riguarda il trasporto viaggiatori che merci. L'aumento del traffico viaggiatori (€ 38 milioni) è attribuibile all'effetto combinato dei maggiori ricavi del traffico interno dovuto 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 dal quadro congiunturale e dalla crescente competizione dei vettori aerei "low cost".

Anche il traffico merci registra un incremento di € 76 milioni, attribuibile essenzialmente all'aumento dei volumi di traffico sia interno che internazionale. Particolare rilevanza hanno avuto i trasporti effettuati dalle società del Gruppo per conto del Commissariato di Governo delegato per l'Emergenza Rifiuti della regione Campania.

I ricavi da Stato scontano la riduzione dei contributi destinati alla copertura degli oneri di manutenzione di RFI S.p.A. operata con il D.L. n. 168/2004 "Interventi urgenti per il contenimento della spesa pubblica", convertito nella Legge n. 191/2004.

I costi del periodo evidenziano una crescita di € 150 milioni dovuta principalmente:

- all'aumento del costo del lavoro che, nonostante la riduzione delle consistenze medie di personale, sconta gli effetti del rinnovo del CCNL delle attività ferroviarie;
- all'aumento dei costi per servizi, parzialmente compensato dai minori consumi di materie prime.

Il risultato operativo del 2004 è in sostanziale pareggio ottenuto grazie all'apporto di componenti straordinarie realizzate dalla vendita di immobili e terreni di trading.

Le gestioni extra operative (finanziaria, straordinaria e fiscale) registrano un risultato negativo rispetto al 2003.

In particolare, la gestione finanziaria sconta minori proventi da partecipazioni (nel 2003 fu realizzata una plusvalenza dalla cessione della partecipazione in Basicotel S.p.A.) e maggiori oneri per adeguamento dei crediti e debiti in valuta.

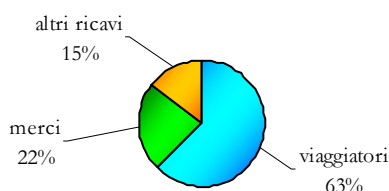
Le imposte sul reddito, pur in presenza del vantaggio derivante dal consolidato fiscale, registrano un incremento dell'IRAP, essenzialmente sulle plusvalenze realizzate dalla vendita dei cespiti.

Come meglio di seguito evidenziato, l'equilibrio economico resta, in ogni caso, subordinato al fatto che lo sviluppo e l'adeguamento della rete infrastrutturale restino a totale carico dello Stato e, pertanto, né gli oneri finanziari né gli ammortamenti gravino sui bilanci del Gruppo Ferrovie.

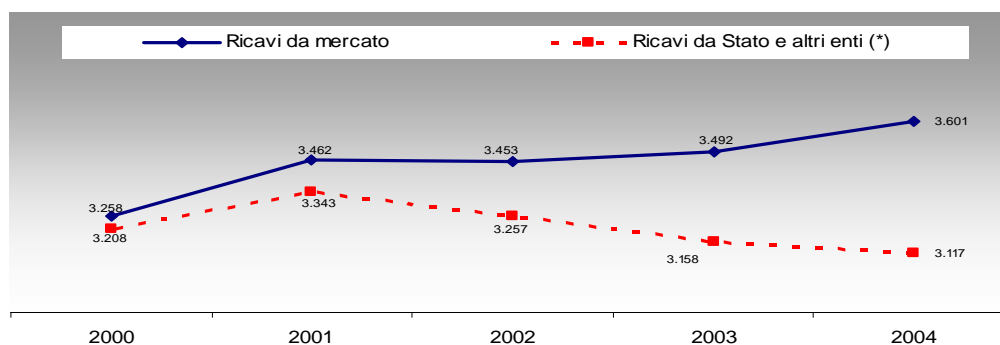
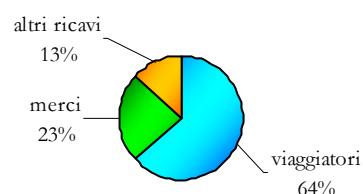
In particolare, se le risorse destinate agli investimenti sulla rete tradizionale, dovessero continuare ad essere erogate a titolo di aumento del capitale sociale, continuerebbe a permanere il problema dell'impatto, sui conti economici di RFI S.p.A., delle quote di ammortamento, la cui neutralizzazione potrebbe non essere garantita, in un arco temporale di lungo periodo, dall'utilizzo del fondo di ristrutturazione ex lege 448/98. E' auspicabile, pertanto, che gli interventi dello Stato possano pervenire, per il futuro, come contributi in conto capitale/conto impianti.

Per quanto riguarda il finanziamento del sistema Alta Velocità/Alta Capacità, l'intervento dell'Azionista sotto forma di contributi in conto esercizio, in luogo degli aumenti di capitale sociale, per la differenza fra i ricavi del traffico e gli oneri finanziari, eviterebbe l'impatto dei suddetti oneri finanziari sul conto economico della società.

Anno 2000 = 3.258 milioni di euro

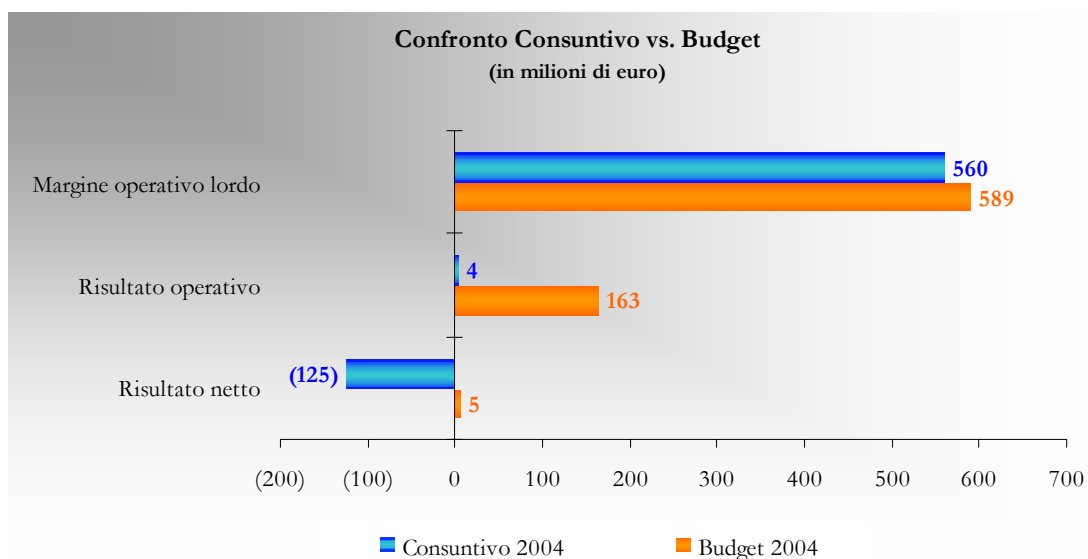


Anno 2004 = 3.601 milioni di euro



(*) 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 2004 si segnala quanto segue:

- la riduzione di € 29 milioni del margine operativo lordo, è dovuta principalmente ad un ridimensionamento dei ricavi operativi rispetto a quanto previsto. Nello specifico, si sono registrati sia minori proventi da traffico per effetto della mancata manovra di aumento delle tariffe e della mancata attivazione degli incentivi al traffico combinato, sia minori introiti da Stato, riferiti ai contributi per il Contratto di Programma, ridotti in seguito all'emanazione del c.d. "Decreto Taglia Spese";
- la riduzione dei suddetti ricavi è stata parzialmente compensata da recuperi gestionali, attraverso una serie di iniziative di miglioramento che, già nel breve periodo, hanno manifestato effetti positivi;
- il risultato operativo, che si attesta a € 4 milioni, rispetto a € 163 milioni previsti, riflette maggiori ammortamenti, nonché maggiori accantonamenti rispetto alle previsioni, stanziati essenzialmente dalle società Trenitalia S.p.A., RFI S.p.A. e Ferservizi S.p.A..

Stato patrimoniale consolidato riclassificato

(in milioni di euro)

	31.12.2004	31.12.2003	Differenze
ATTIVITA'			
Capitale circolante netto gestionale	422	1.485	(1.063)
Altre attività nette	3.847	3.687	160
Capitale circolante	4.269	5.172	(903)
Immobilizzazioni tecniche	78.237	72.820	5.417
Partecipazioni	433	323	110
Fondi ristrutturazione e rettifica cespiti (-)	(24.132)	(26.062)	1.930
Capitale immobilizzato netto	54.538	47.081	7.457
TFR	(3.231)	(3.214)	(17)
Altri fondi	(6.394)	(6.836)	442
Totale fondi	(9.625)	(10.050)	425
TOTALE CAPITALE INVESTITO NETTO	49.182	42.203	6.979
COPERTURE			
Posizione finanziaria netta a breve	(1.460)	719	(2.179)
Posizione finanziaria netta a medio/lungo	14.644	8.019	6.625
Posizione finanziaria netta	13.184	8.738	4.446
Mezzi propri	35.998	33.465	2.533
TOTALE COPERTURE	49.182	42.203	6.979

Flussi finanziari

	(in milioni di euro)	
	2004	2003
Utile/(perdita) del periodo	(125)	31
Ammortamenti e svalutazioni cespiti (1)	676	551
Flusso di cassa da gestione reddituale	551	582
Variazioni capitale circolante netto gestionale	(1.063)	1.478
Variazioni altre attività e passività	1.574	(2.957)
Flusso di cassa da attività operativa	1.062	(896)
Flusso di cassa da attività di investimento	(8.527)	(6.799)
Flusso di cassa da attività finanziaria	7.585	8.653
Flusso di cassa totale	120	957

(1) al netto dell'utilizzo fondi

Il capitale investito netto del Gruppo si incrementa di € 6.979 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 ferroviaria.

Il capitale circolante netto gestionale si decrementa di € 1.063 milioni, per effetto essenzialmente dell'aumento dei debiti verso fornitori per prestazioni relative agli investimenti.

Sull'aumento delle altre attività nette hanno inciso l'incremento dei crediti verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze, dei crediti verso l'Erario per IVA ed il decremento, a seguito della loro riscossione, dei crediti verso la società Euterpe Finance cui erano stati ceduti crediti di natura fiscale.

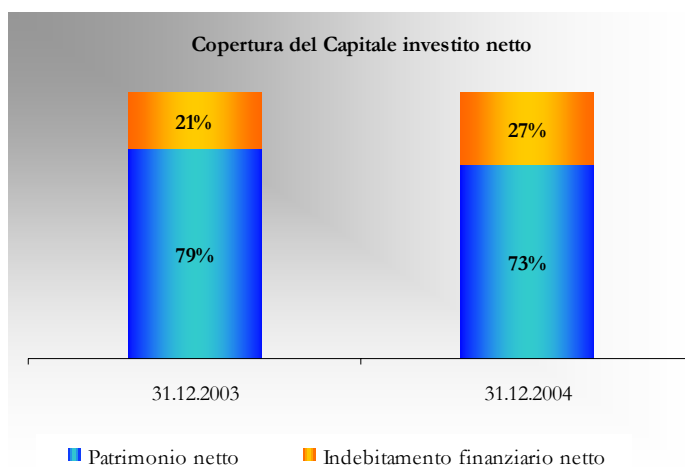
La variazione dei fondi di ristrutturazione e rettifica cespiti è principalmente correlata all'utilizzo del fondo integrativo del fondo ex lege 448/98 per la copertura degli oneri relativi agli ammortamenti delle immobilizzazioni tecniche e delle minusvalenze realizzate dalla vendita delle stesse (€ 1.881 milioni).

L'indebitamento finanziario netto consolidato si attesta a € 13.184 milioni rispetto a € 8.738 milioni del 31 dicembre 2003. Esso si compone principalmente di debiti verso banche ed altri finanziatori per € 15.110 milioni e di disponibilità liquide per € 2.050 milioni. La variazione rispetto a fine dicembre 2003 è principalmente correlata:

- alla stipula dei contratti relativi alle prime sei tranches del programma di finanziamento del progetto Alta Velocità/Alta Capacità (utilizzati per € 6.393 milioni) sottoscritto da TAV S.p.A., RFI S.p.A. ed Infrastrutture S.p.A.;
- al rimborso del prestito concesso a Ferrovie dello Stato S.p.A. dall'Istituto bancario MCC/Morgan Stanley/UBS per € 3.000 milioni per il reperimento dei fondi per il prestito ponte concesso a TAV S.p.A. (€ 2.801 milioni);

- ai quattro nuovi finanziamenti concessi a Trenitalia S.p.A. da primari Istituti finanziari italiani (€ 700 milioni);
- ai debiti obbligazionari per € 492 milioni emessi nell'esercizio 2004 dalla Capogruppo ed interamente sottoscritti dalla società Eurofima, per il finanziamento degli investimenti in materiale rotabile di Trenitalia S.p.A..

I mezzi propri passano da € 33.465 milioni al 31 dicembre 2003 a € 35.998 milioni per effetto principalmente degli aumenti di capitale da parte dell'unico Azionista Ministero dell'Economia e delle Finanze per € 2.665 milioni, e del risultato del periodo.



L'ANDAMENTO ECONOMICO E LA SITUAZIONE PATRIMONIALE E FINANZIARIA DI FERROVIE DELLO STATO S.p.A.

Conto economico riclassificato

	(in milioni di euro)		
	2004	2003	Differenze
Ricavi operativi	151	148	3
Costo del lavoro	(58)	(57)	(1)
Altri costi	(147)	(146)	(1)
Costi operativi	(205)	(203)	(2)
MARGINE OPERATIVO LORDO	(54)	(55)	1
Ammortamenti	(15)	(14)	(1)
Accantonamenti e sval. crediti attivo circolante	(1)	(51)	50
Saldo oneri/proventi diversi	12	2	10
RISULTATO OPERATIVO	(58)	(118)	60
Saldo gestione finanziaria	(296)	206	(502)
Componenti straordinarie nette	12	28	(16)
RISULTATO ANTE IMPOSTE	(342)	116	(458)
Imposte sul reddito	(3)	(3)	0
RISULTATO DEL PERIODO	(345)	113	(458)

Il risultato netto dell'esercizio 2004 si attesta ad un valore negativo di € 345 milioni, mentre il precedente esercizio chiudeva con un utile netto di € 113 milioni. Sul risultato finale dell'esercizio ha inciso, in particolare, il saldo della gestione finanziaria che accoglie l'accantonamento al fondo svalutazione per un ammontare di circa € 328 milioni, pari alla perdita di esercizio registrata da Trenitalia S.p.A..

A livello di margine operativo lordo si evidenzia invece un andamento sostanzialmente in linea con l'esercizio precedente, con un margine che passa da un valore negativo di € 55 milioni ad un valore negativo di € 54 milioni, a fronte di una lieve crescita sia nei ricavi che nei costi operativi.

In particolare i ricavi operativi, pari a € 151 milioni (+2% rispetto al 2003), sono principalmente relativi a servizi di consulenza e assistenza resi alle società del Gruppo,

riaddebiti di costi alle stesse - principalmente per premi assicurativi - ed a canoni per utilizzo del marchio.

I costi operativi, pari a € 205 milioni (+1% rispetto al 2003), includono principalmente costi per servizi, parzialmente riaddebitati alle società del Gruppo, e costi del personale che crescono essenzialmente per effetto dell'aumento della consistenza media che passa da 520 unità nel 2003 a 536 unità nel 2004.

A livello di risultato operativo, che si attesta ad un valore negativo di € 58 milioni, si evidenzia un miglioramento rispetto al 2003 (valore negativo di € 118 milioni), principalmente connesso ai minori accantonamenti a fondi rischi ed oneri.

Il saldo della gestione finanziaria, infine, che incide fortemente sul risultato netto d'esercizio, passa da un valore positivo di € 206 milioni nel 2003 ad un valore negativo di € 296 milioni nel 2004 principalmente per effetto:

- del saldo delle "Rettifiche di valore di attività finanziarie" per € 328 milioni (pari a € 20 milioni nel 2003) per la citata svalutazione della partecipazione in Trenitalia S.p.A.;
- della riduzione dei proventi finanziari che passano da € 273 milioni nel 2003 a € 136 milioni nel 2004, principalmente a fronte dei minori proventi da partecipazioni; si ricorda che il conto economico del 2003 beneficiava, in particolare, della plusvalenza realizzata con la vendita della società Basicel S.p.A. (€ 55 milioni) e della distribuzione della riserva di sopraprezzo azioni dalla controllata Grandi Stazioni S.p.A. (€ 72 milioni).

Stato patrimoniale riclassificato

(in milioni di euro)

	31.12.2004	31.12.2003	Differenze
ATTIVITA'			
Capitale circolante netto gestionale	(1)	14	(15)
Altre attività nette	137	1.114	(977)
Capitale circolante	136	1.128	(992)
Immobilizzazioni tecniche	42	37	5
Partecipazioni	33.803	31.228	2.575
Capitale immobilizzato netto	33.845	31.265	2.580
TFR	(24)	(23)	(1)
Altri fondi	(132)	(103)	(29)
Totale fondi	(156)	(126)	(30)
TOTALE CAPITALE INVESTITO NETTO	33.825	32.267	1.558
COPERTURE			
Posizione finanziaria netta a breve	(856)	464	(1.320)
Posizione finanziaria netta a medio/lungo	(967)	(1.526)	559
Posizione finanziaria netta	(1.823)	(1.062)	(761)
Mezzi propri	35.648	33.329	2.319
TOTALE COPERTURE	33.825	32.267	1.558

Il capitale investito netto passa da € 32.267 milioni al 31 dicembre 2003 a € 33.825 milioni al 31 dicembre 2004, con un incremento del 4,8%, essenzialmente per l'effetto congiunto dell'aumento del capitale immobilizzato netto e della riduzione delle altre attività nette.

L'aumento del capitale immobilizzato netto è collegato alla voce "Partecipazioni", che si attesta a € 33.803 milioni, e che risente in particolare dell'iscrizione del credito verso la controllata RFI S.p.A. per versamenti in conto futuro aumento di capitale sociale per un ammontare pari a € 2.555 milioni.

La riduzione delle altre attività nette è principalmente correlabile:

- all'incasso del credito vantato verso la società Euterpe Finance (€ 830 milioni), alla quale nell'esercizio precedente erano stati ceduti crediti fiscali (trattasi in particolare dell'incasso dell'"Initial purchase price");

- all'incremento dei "Crediti tributari" per circa € 619 milioni, per effetto, principalmente, dell'IVA di Gruppo;
- all'aumento dei debiti verso società controllate per circa € 754 milioni a fronte, in particolare, dei trasferimenti dei saldi IVA.

Passando all'analisi delle coperture si evidenzia una posizione finanziaria netta positiva che passa da € 1.062 milioni a fine 2003 a € 1.823 milioni a fine 2004.

In particolare la posizione finanziaria netta a breve termine, pari a € 856 milioni, è composta essenzialmente da cassa ed altre disponibilità nette e da finanziamenti concessi a società controllate. L'incremento di tale posizione rispetto al 31 dicembre 2003, per € 1.320 milioni, deriva dall'effetto combinato:

- del rimborso del debito per € 3.000 milioni contratto con l'istituto bancario MCC/Morgan Stanley/UBS;
- dell'incasso del finanziamento ponte concesso alla controllata TAV S.p.A. per € 2.801 milioni;
- della riclassifica delle rate in scadenza nell'esercizio successivo del credito verso Trenitalia S.p.A. per la cessione del ramo d'azienda "trasporto" per € 607 milioni;
- della riduzione dei crediti verso Trenitalia S.p.A., a seguito della rinuncia e della loro trasformazione in capitale sociale;
- ed infine dell'aumento dei finanziamenti concessi alle controllate e della cassa ed altre disponibilità nette (inclusi c/c intersocietari).

La posizione finanziaria netta a medio/lungo termine positiva per € 967 milioni (- € 559 milioni rispetto a fine 2003) risulta, invece, composta principalmente:

- dal credito verso la controllata Trenitalia S.p.A. per la cessione alla stessa del ramo d'azienda trasporto per € 910 milioni ridotti per la riclassifica di cui sopra;
- da crediti verso Trenitalia S.p.A. per i finanziamenti destinati all'acquisto del materiale rotabile per € 892 milioni (di cui € 492 milioni concessi nell'esercizio 2004);
- da debiti obbligazionari per € 892 milioni (di cui € 492 milioni emessi nell'esercizio 2004) sottoscritti interamente dalla società Eurofima e contratti a fronte dei finanziamenti indicati al punto precedente;
- dal residuo credito verso la citata società Euterpe Finance per circa € 39 milioni (trattasi del "Deferred purchase price").

I mezzi propri, infine, evidenziano un incremento di € 2.319 milioni collegato:

- agli aumenti di capitale sociale deliberati dall'Assemblea dei Soci del 25 giugno 2004 per un ammontare di € 110 milioni e del 23 dicembre 2004 per un ammontare di € 2.555 milioni;
- all'iscrizione della perdita dell'esercizio per € 345 milioni.

I 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.	<u>Servizi dell'area</u> Finanza Fiscale Bilancio Affari Societari Relazioni Esterne Relazioni Industriali Legale Lavoro Amministr.az.ne Personale Dirigente Sviluppo Organizzazione Cariche sociali Prestazioni di personale Rimborsi assicurazioni Prestazioni della Polfer Utilizzo marchio	Prestazioni di personale Fitto locali Prestazioni sanitarie
Ferrovie Real Estate S.p.A.	<u>Servizi dell'area</u> Finanza Fiscale Bilancio Affari Societari Amministr.az.ne Personale Dirigente Legale Lavoro Relazioni Industriali Sviluppo Organizzazione Cariche sociali Prestazioni di personale Rimborsi assicurazioni Utilizzo marchio	Fitto locali

Controllate (segue)	RAPPORTI ATTIVI	RAPPORTI PASSIVI
Ferservizi S.p.A.	<u>Servizi dell'area</u> Finanza Fiscale Bilancio Affari societari Relazioni industriali Legale Lavoro Amministr.az.ne Personale Dirigente Sviluppo Organizzazione Relazioni Esterne Cariche sociali Prestazioni di personale Rimborsi assicurazioni Utilizzo marchio Utilizzo sistemi informatici	Prestazioni di personale, Servizi informatici, Contabilità/tesoreria Amministrazione del personale Ristorazione Ferretel Facilities e Building management, Comunicazione Formazione
Trenitalia S.p.A.	<u>Servizi dell'area</u> Finanza Fiscale Bilancio Affari Societari Relazioni Esterne Relazioni Industriali Legale Lavoro Amministr.az.ne Personale Dirigente Sviluppo Organizzazione Cariche sociali Prestazioni di personale Rimborsi assicurazioni Prestazioni della Polfer Utilizzo marchio	Prestazioni di personale Spese di trasporto - viaggiatori
TAV S.p.A.	<u>Servizi dell'area</u> Finanza Fiscale Bilancio Affari Societari Relazioni Industriali Legale Lavoro Amministr.az.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.	<u>Servizi dell'area</u> Finanza Fiscale Bilancio Affari Societari Relazioni Industriali Legale Lavoro Amministr.az.ne Personale Dirigente Sviluppo Organizzazione Cariche sociali Prestazioni di personale Rimborsi assicurazioni Utilizzo marchio	Prestazioni di personale
Fercredit S.p.A.	<u>Servizi dell'area</u> Finanza Fiscale Bilancio Affari Societari Legale Lavoro Cariche sociali Rimborsi assicurazioni Utilizzo marchio	Prestazioni di personale
Grandi Stazioni S.p.A.	<u>Servizi dell'area</u> Finanza Fiscale Bilancio Affari Societari Legale Lavoro Cariche sociali Rimborsi assicurazioni	
Centostazioni S.p.A.	<u>Servizi dell'area</u> Finanza Fiscale Bilancio Affari Societari Amministr.az.ne Personale Dirigente Cariche sociali Prestazioni di personale Rimborsi assicurazioni Utilizzo marchio	
Omniaexpress S.p.A.	Relazioni industriali Rimborsi assicurazioni	Trasporto e spedizioni
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./ Italcertifer S.c.p.A./Metropark S.p.A./ Omnia Logistica S.r.l./ Ecolog S.p.A./Metroscai S.c.a.r.l.	Rimborsi assicurazioni	

Controllate (segue)	RAPPORTI ATTIVI	RAPPORTI PASSIVI
Fs Cargo S.p.A.	<u>Servizi dell'area</u> Finanza Fiscale Bilancio Affari Societari Relazioni Industriali Legale Lavoro Rimborsi assicurazioni Utilizzo marchio	
Sogin S.r.l.	<u>Servizi dell'area</u> Finanza Fiscale Bilancio Affari Societari Legale Lavoro Cariche sociali Rimborsi assicurazioni	
Sita S.p.A.	<u>Servizi dell'area</u> Fiscale Bilancio Affari Societari Amministrazione Personale Dirigente Legale Lavoro Cariche sociali Prestazioni di personale	
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	Consulenze Formazione personale
Viacom express S.p.A.		Costi pubblicitari
Collegate di controllate		
Cemat Sp.A. Sideuropa Metronapoli S.p.A.	Rimborsi assicurazioni	
Tilo S.A.	Cariche sociali	

RAPPORTI DI C/C INTERSOCIETARIO	IVA DI POOL	FINANZIA- MENTI CONCESSI	DEPOSITI PASSIVI	RILASCIO GARANZIE FIDEIUSSORIE NELL'INTERESSE DI
Controllate				
RFI Ferrovie Real Estate Fercredit Ferservizi Trenitalia TAV Italferr Grandi Stazioni Cento Stazioni Omniaexpress Omnia Logistica Passaggi Sita Metropark	RFI Ferrovie Real Estate Ferservizi Trenitalia TAV Italferr Cento Stazioni Omniaexpress Omnia Logistica Ecolog Italcontainer Serfer Sogin	Fercredit Trenitalia Omniaexpress Omnia Logistica FS Cargo	Centostazioni Sita FS Cargo	RFI Ferrovie Real Estate Fercredit Trenitalia TAV Italferr Grandi Stazioni Ecolog
Collegate				
TSF Collegate di controllate			TSF	Cisalpino
Metronapoli				

Di seguito si riportano inoltre i valori patrimoniali ed economici derivanti dai rapporti sopra indicati.

Rapporti Commerciali e Diversi

(in migliaia di euro)

Denominazione	31.12.2004		2004			
	Crediti	Debiti	Costi		Ricavi	
			Servizi	Altro	Servizi	Altro
Controllate						
Cargo Chemical	144				157	
Centostazioni	1.127	162		1.123	830	
Ecolog	1.174				15	
Fs Cargo	12	50		3	121	
Fercredit	420			7	134	
Ferport	3	3			66	
Ferport Napoli	19				15	
Ferrovie Real Estate	92.670	3.594	4.936		2.594	86
Ferservizi	11.643	10.105	16.829		7.579	
Fs Lab		4				
Grandi Stazioni	5.559	236	1		127	
Grandi stazione Servizi	281					
Italcontainer	540				20	
Italcertifer	(2)	22			4	
Italferr	19.849		6	28	1.848	
Metropark	1	1			4	
Metroscai	3				2	
Omniaexpress	172	3	3		86	
Omnia Logistica	313	1			17	
Nord Est Terminal	165				8	
Passaggi	0	68	5			
Rete Ferroviaria Italiana	14.647	642.749	6.637		63.816	59
SAP - in liquidazione	5.817				6	
Serfer	879	4			162	
Sita	850	150	1	40	459	
SOGIN	256	1.366			154	30
TAV	2.423	449.495		71	1.898	
Trenitalia	18.650	638.273	1.306	1.357	70.329	3
	177.615	1.746.286	29.724	2.629	150.451	178
Collegate						
TSF	93	11.237	6.064	7	207	
Isfort	38	163	485		45	
Viacom Express			10	8		
	131	11.400	6.559	15	252	0
Collegate di controllate						
Cemat					16	
Cisalpino	59					
Metronapoli	11				89	
Sideuropa	2				5	
Tilo S.a.	1				1	
	73	0	0	0	95	0
TOTALE	177.819	1.757.686	36.283	2.644	150.798	178

Rapporti finanziari

(in migliaia di euro)

Denominazione	31.12.2004			2004		
	Imm.ni Finanz.	Crediti	Debiti	Garanzie prestate	Oneri	Proventi
Controllate						
Cargo Chemical						2
Centostazioni			10.772		480	632
Ecolog						
Fs Cargo		5.500	4.342		73	64
Fercredit	18.700	130.088	907		947	5.120
Ferport						
Ferport Napoli						
Ferrovie Real Estate			275.479		958	956
Ferservizi			70.608		2.694	38
Fs Lab						
Grandi Stazioni			39.145		866	5.637
Grandi stazioni servizi						
Italcontainer						
Italcertifer						
Italferr			152.210		2.552	3.045
Metropark			335		16	
Metroscai						
Omniaexpress		7.700	578		31	172
Omnia Logistica			180		2	54
Nord Est Terminal						
Passaggi			445		10	
Rete Ferroviaria Italiana	2.554.625		1.414.764		24.799	7
SAP S.r.l. - in liquidazione						
Serfer						
Sita			5.022		76	
SOGIN						1.375
TAV		201.132	28.077		1.084	8.201
Trenitalia	2.106.743	177.560			10.503	56.621
	4.680.068	521.980	2.002.864	0	45.091	81.924
Collegate						
TSF			2.887		362	6.106
Isfort						
Viacom Express						
	0	0	2.887	0	362	6.106
Collegate di controllate						
Cemat						
Cisalpino						60
Metronapoli			630			51
Sideuropa						
Tilo S.a.						
	0	0	630	0	0	0
TOTALE	4.680.068	521.980	2.006.381	0	45.453	88.030

GLI INVESTIMENTI

Nel corso del 2004 è proseguita la realizzazione di investimenti da parte del Gruppo Ferrovie dello Stato che si sono incrementati di € 8.447 milioni, superiori del 17,2% rispetto al 2003.

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.

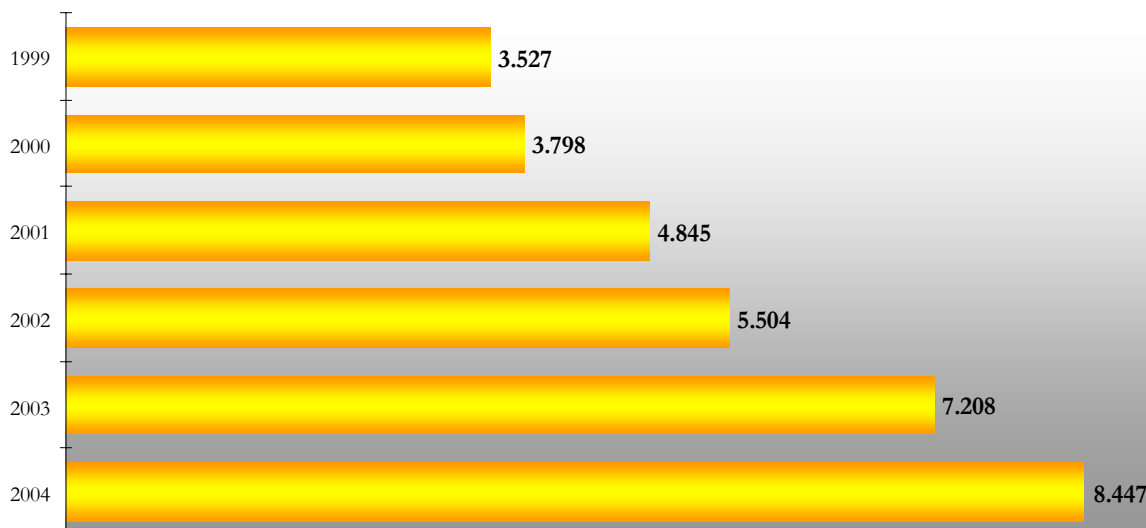
Gli investimenti, coerenti con il raggiungimento degli obiettivi del “Piano Investimenti”, hanno riguardato principalmente:

- esecuzione di nuove opere in particolare per l’Alta Velocità/Alta Capacità, potenziamento e mantenimento in efficienza dell’infrastruttura ferroviaria attuale secondo standard di qualità elevata;
- acquisto e riqualificazione del materiale rotabile per il miglioramento della qualità dell’offerta nelle grandi aree urbane e metropolitane;
- sviluppo e ammodernamento tecnologico della rete e dei rotabili per migliorare la regolarità della circolazione, l’efficienza della gestione e la sicurezza.

A tale ultimo riguardo il Gruppo ha proseguito nell’impegnativo programma di ottimizzazione delle condizioni di sicurezza concernenti l’intera rete servita, con piena fasatura tra le tecnologie di bordo (treno) e di terra. Tale impegnativo programma proseguirà e, per quanto concerne la rete infrastrutturale, verrà ultimato entro il 2007. Il parco rotabili verrà completamente attrezzato entro il 2008.

Investimenti del Gruppo Ferrovie dello Stato

(in milioni di euro)



Gli investimenti totali di RFI S.p.A. e TAV S.p.A. ammontano, rispettivamente, a € 2.436 milioni e € 4.685 milioni. Gli investimenti di RFI S.p.A. sono essenzialmente rivolti alla rete storica (di cui 29% al sud) ed hanno riguardato interventi di potenziamento dei corridoi e bacini per il 27%, aree metropolitane per il 13%, tecnologie per la sicurezza e il governo della circolazione per il 18% ed interventi di mantenimento in efficienza per il 42%.

Per le linee dell'Alta Velocità/Alta Capacità gli investimenti di TAV S.p.A. e per € 59 milioni di RFI S.p.A. hanno riguardato principalmente la prosecuzione dei lavori sull'asse Torino – Milano – Napoli.

Gli investimenti di Trenitalia S.p.A. ammontano a € 1.262 milioni e sono essenzialmente rivolti al miglioramento della qualità dell'offerta al cliente, all'incremento dei livelli di servizio, all'adeguamento tecnologico dei mezzi per la sicurezza della circolazione.

Tali investimenti hanno riguardato, principalmente:

- nel trasporto media/lunga percorrenza, l'acquisto di nuove carrozze e la riqualificazione di carrozze esistenti per treni Intercity con incremento del comfort e della qualità; l'acquisto di nuove locomotive e carrozze per la flotta ETR finalizzato a potenziare la capacità ed il politensionamento dei convogli in dotazione per consentirne la circolazione sull'Alta Velocità; l'acquisto di carrozze letto per elevare lo standard del servizio notte. Nel complesso sono state acquisite 37 nuove carrozze;
- nel trasporto metropolitano/regionale l'avvio di nuovi progetti di acquisto di carrozze doppio piano per il trasporto in aree ad alta densità urbana e di ulteriori

treni da utilizzare per servizi di carattere regionale/interregionale (in particolare sono stati acquisiti 14 treni Minuetto); l'acquisto di 51 locomotive per servizi metropolitani e regionali e di 2 convogli TAF (treni ad alta frequentazione) per servizi metropolitani. Sono proseguiti, inoltre, gli interventi di revamping e manutenzione incrementativa del materiale rotabile;

- nel trasporto merci l'acquisto di nuove locomotive e revamping e manutenzione incrementativa sulle vecchie;
- nel settore delle tecnologie di bordo treno il miglioramento degli standard di sicurezza e l'introduzione del sistema di segnalamento a bordo dei treni destinati alle nuove linee ad Alta Velocità.

Nel corso del 2004 sono entrate in esercizio le seguenti principali opere e forniture:

- attivazione di 14 km di nuove linee;
- attivazione di 30 km di varianti;
- attivazione di nuova elettrificazione per complessivi 120 km di linea;
- attivazione di 62 km di raddoppi;
- attivazione del Sistema Controllo Marcia Treno su 2.100 km di rete;
- attivazione della prima fase del progetto rete radiomobile GSM-R che comprende l'attivazione di 4 centrali di commutazione di rete (Roma, Milano, Bologna e Napoli) e circa 400 impianti radio, oltre alla radio copertura delle gallerie per 520 km su alcune direttrici;
- attivazione del Sistema di Comando e Controllo e del Comando di Traffico Centralizzato su 749 km di rete;
- attivazione di ulteriori sistemi di distanziamento treni su 720 km di rete nonché 31 ACEI per il controllo automatico del traffico.

Nell'anno 2004 sono stati inoltre soppressi 80 passaggi a livello e sono state effettuate 34 automazioni.

Relativamente alle attivazioni delle nuove linee Alta Velocità/Alta Capacità, nel luglio del 2004 sono stati avviati i lavori della sub – tratta Novara - Milano rendendo operativi i cantieri sull'intero asse Torino – Milano – Napoli . Sono inoltre proseguite le corse di prova fino a 300 km/h dei primi treni dotati di sistema ERTMS nella tratta Roma - Napoli già completata, per consentire l'attivazione della tratta nel 2005.

Nei rapporti con lo Stato, RFI S.p.A. in qualità di gestore dell'infrastruttura, in ottemperanza agli obblighi previsti dal Contratto di programma 2001-2005, nell'aprile 2004 ha aggiornato il Piano di Priorità degli Investimenti (PPI) contenente gli interventi correlati agli obiettivi fissati dall'Azionista.

Tale programma, comprensivo dei progetti previsti dalla legge 443/2001 (Legge Obiettivo), è stato approvato dal CIPE nel mese di dicembre 2004, per un totale di circa € 168 miliardi.

Le linee strategiche poste alla base della revisione del Piano di Priorità degli Investimenti, in linea con l'impostazione del precedente, possono essere così sintetizzate:

- rilettura della rete per un'integrazione tra Sistema Alta Velocità/Alta Capacità e rete convenzionale nella logica dei corridoi e dell'interoperabilità europea;
- focalizzazione degli investimenti sui nodi delle grandi aree metropolitane;
- upgrading infrastrutturale e tecnologico delle linee e degli impianti a fini di maggiore sicurezza e maggiori prestazioni;
- nuove linee veloci e potenziamento della rete esistente nel Mezzogiorno per l'integrazione con le direttrici europee e lo sviluppo del traffico regionale.

Infine, con riferimento al Terzo Valico dei Giovi, 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 Alta Velocità/Alta Capacità Milano - Genova), si evidenzia quanto segue:

- RFI S.p.A., nel mese di marzo 2004, ha eseguito una valutazione economica preliminare del progetto Terzo Valico dei Giovi confermata, in ottobre, con un dossier di valutazione. Il documento è stato trasmesso ai competenti Ministeri in vista della successiva istruttoria al CIPE;
- RFI S.p.A., nello stesso mese di ottobre, ha inoltre elaborato il dossier di valutazione dell'asse Alta Velocità/Alta Capacità 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;
- inoltre, come già indicato nel paragrafo relativo ai principali eventi dell'anno, con decreto congiunto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e del Ministero dell'Economia e delle Finanze del 24 novembre 2004 è stata deliberata l'estensione dello schema di finanziamento relativo all'Asse Alta Velocità/Alta Capacità Torino – Milano – Napoli ex articolo 75 anche alle opere del Terzo Valico dei Giovi – Tratta Alta Velocità/Alta Capacità Milano – Genova e delle tratte Alta Velocità/Alta Capacità Milano – Verona, incluso l'adeguamento del Nodo di Verona, autorizzando l'innalzamento del contratto di finanziamento sottoscritto tra RFI S.p.A., TAV S.p.A. e Infrastrutture S.p.A. il 23 dicembre 2003 da € 25 miliardi a € 36 miliardi.

Finanziamento degli investimenti

Con riferimento al finanziamento della rete convenzionale e dell'Alta Velocità/Alta Capacità si evidenzia che esso avviene 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 - 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.

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”*.

Considerato che il volume delle dismissioni immobiliari, portate a termine a tutto il 31 dicembre 2004, è inferiore ai finanziamenti ricevuti, ne discende che gli obblighi normativi di cui sopra risultano attualmente soddisfatti in considerazione del fatto che Ferrovie Real Estate S.p.A. si è 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 riferimento al finanziamento del materiale rotabile si evidenzia che esso avviene principalmente tramite:

- finanziamenti da parte di Ferrovie dello Stato S.p.A.;
- finanziamenti attraverso il sistema bancario.

LE ATTIVITA' DI RICERCA E SVILUPPO

L'attività di ricerca e sviluppo del Gruppo interessa principalmente le società RFI S.p.A. e Trenitalia S.p.A..

Nella società RFI S.p.A. sono proseguite le attività, proprie dell'Istituto Sperimentale, di certificazione, sperimentazione, consulenza e normazione per la caratterizzazione dei materiali e delle infrastrutture.

L'esercizio 2004 si è inoltre caratterizzato per la piena operatività del Treno Misure Archimede che effettua il controllo diagnostico completo dell'infrastruttura mediante rilievi automatici alla velocità di 200 km orari a cadenze ravvicinate sulle principali linee della rete.

A tal riguardo in particolare nell'esercizio la società ha proceduto:

- alla realizzazione dell'interfaccia tra i sistemi di elaborazione dati a bordo dei rotabili che effettuano la diagnostica mobile ed il sistema informativo della manutenzione in modo tale da consentire la piena visibilità e fruibilità dei dati diagnostici agli operatori della manutenzione a tutti i livelli;
- all'attuazione di un piano di formazione mirata, diretto al personale manutentivo, per l'applicazione delle nuove Procedure Operative, che si configurano come una vera rivoluzione nel modo di gestire la manutenzione dell'infrastruttura non più legata ad operazioni cicliche ma pilotata in tempo reale attraverso il sistema informativo dai dati della diagnostica mobile;
- all'elaborazione e completamento, in sette compartimenti del nord Italia, della sperimentazione di una nuova normativa che recepisce e integra l'attività di diagnostica mobile con le altre modalità di controllo ordinario della linea (visite a piedi e in carrello) graduando le frequenze in funzione dell'entità del traffico e delle velocità massime ammesse sulle diverse linee.

E' stata inoltre emanata una Linea Guida per la Protezione cantieri che contiene direttive per l'uso dei Sistemi Automatici di Protezione Cantieri e delle barriere mobili modulari: tale Linea Guida è stata illustrata nel corso di un Forum europeo sull'argomento tenuto nell'ambito dell'Expo Ferroviaria di Torino (maggio 2004) e di un Workshop nell'ambito della manifestazione Binaria a Padova.

Con riferimento alla società Trenitalia S.p.A. nel corso del 2004 sono state avviate le attività di ricerca riguardanti il vettore idrogeno, l'aerodinamica, la diagnostica innovativa e la resistenza agli urti; inoltre, è continuato il programma di attività relative al progetto HTE (High Speed Train Europe) per un treno modulare compatibile con tutte le reti.

Nell'ambito dei progetti co – finanziati dall'Unione Europea:

- è stata completata la campagna di test e misure del FIFTH, progetto che ha sperimentato servizi multimediali via satellite ad alta qualità sui treni della rete italiana ad Alta Velocità;

- sono state completate le fasi previste del progetto PVTRAIN che sviluppa la tecnologia fotovoltaica nel settore ferroviario permettendo minore emissione di anidride carbonica in atmosfera e prevenzione e gestione dei rifiuti;
- sono state realizzate, nell'ambito del progetto TRAINCOM le specifiche e i protocolli di trasmissione terra-treno basati su tecnologie internet;
- infine, su commissione del Politecnico di Milano è stato realizzato uno studio consistente in un test eseguito in galleria del vento su ETR e semipilota.

La società ha inoltre proseguito la sua partecipazione ai progetti di ricerca promossi dal Ministero dell'Istruzione, dell'Università e della Ricerca (MIUR) essenzialmente tramite il Consorzio TRAIN che ha l'obiettivo di favorire la ricerca e lo sviluppo di nuove tecnologie nel trasporto delle merci e delle persone, con particolare riferimento al Mezzogiorno. Il Consorzio ha concentrato le proprie attività soprattutto sull'intermodalità, ed ha proseguito le attività dei progetti:

- SETRAM, per la "realizzazione di un sistema esperto con funzioni di simulazione delle modalità di trasporto merci e di selezione dei percorsi sulla base di multicriteria";
- AGROLOGIS per il "potenziamento della catena logistica intermodale dedicata alla filiera agro-industriale del Mezzogiorno".

Nell'ambito della partecipazione ai programmi di ricerca e sviluppo tecnologico dell'Unione Europea, si evidenzia che nel mese di maggio 2004 è stato avviato il progetto di ricerca europeo BRAVO il cui scopo è quello di aumentare il traffico merci su ferro sul corridoio del Brennero, con modalità di trasporto intermodale, mediante il miglioramento della qualità, della efficienza e delle tecnologie di sistema.

E' continuata, anche per il 2004, la partecipazione di Trenitalia S.p.A. al progetto EDIP (European Distributed Power control) che prevede lo studio di fattibilità di un sistema di radiocomando delle locomotive in multipla trazione per treni merci, basato su un'unica frequenza in tutta l'Europa (5.9 GHz).

Si segnalano infine i progetti M-TRADE, il cui principale obiettivo è l'analisi, la validazione e valutazione dei vantaggi derivanti dall'introduzione delle tecnologie di posizionamento GNSS (EGNOS e, in futuro, GALILEO) nel settore del trasporto multimodale delle merci, ed il progetto ULISSE, con l'obiettivo di contribuire a rendere più efficiente il trasporto merci in Europa, puntando sul miglioramento della gestione del trasporto e facilitando le modalità operative, attraverso studi e lo sviluppo di strumenti e metodologie atte a raggiungere tale obiettivo.

Nell'anno 2004, i costi capitalizzati dal Gruppo per l'attività di ricerca e sviluppo sono ammontati a circa € 35 milioni, di cui circa € 30 milioni di competenza RFI S.p.A. e circa € 5 milioni di Trenitalia S.p.A..

AZIONI PROPRIE DELLA CAPOGRUPPO

Al 31 dicembre 2004, 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 2004, 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 di maggior rilievo avviati nel tempo da alcune Procure nei confronti di rappresentanti ed ex rappresentanti di società del Gruppo, per reati a connotazione pubblicistica prevalentemente concernenti l'affidamento di appalti e forniture, 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, pertanto, non sono stati effettuati accantonamenti in bilancio. Ricorrendone le circostanze, le suddette società si sono costituite parte civile.

Con riferimento ai fatti di rilievo intercorsi nell'esercizio si segnala che è stata disposta l'archiviazione dei procedimenti penali che vedevano coinvolti Amministratori, Ex Amministratori e sindaci della TAV SpA e rappresentanti di Italferr SpA, aventi ad oggetto, avanti la Procura di Roma, le attività connesse alla realizzazione del sistema Alta Velocità/Alta Capacità e, avanti la procura di Firenze, le interferenze dei lavori di scavo sulla conservazione delle falde acquifere. E' stata ugualmente archiviata l'indagine della Corte dei Conti connessa al procedimento penale n. 1363/03 già 282/97 (afferente i lavori di realizzazione della tratta Milano – Genova dell'Alta Velocità), che rimane comunque pendente innanzi al GUP di Genova, con il coinvolgimento, tra gli altri, l'ex Amministratore Delegato di Tav SpA ed un Dirigente di Italferr SpA.

Prosegue, il procedimento penale 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), il cui giudizio, ai soli fini della quantificazione della pena, è pendente innanzi alla Corte di Appello di Milano. E' altresì 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.

Si segnala, in ultimo, l'inchiesta giudiziaria per disastro ferroviario colposo e omicidio colposo, aperta 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. In tale contesto, il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti ha disposto la nomina di una commissione di inchiesta.

Con riferimento a questo e ad altri incidenti ferroviari occorsi in passato, in relazione ai quali sono tuttora in corso procedimenti penali, le eventuali responsabilità civili, che dovessero emergere, sarebbero comunque coperte dalla compagnia assicuratrice.

**INTERVENTI/TRASFERIMENTI DI RISORSE PUBBLICHE PER IL GRUPPO DI
COMPETENZA DEL 2004**

(in migliaia di euro)

	Ferrovie dello Stato	RFI	Trenitalia	TAV	Grandi Stazioni	Sita	Serfer	Ecolog	Totale
Aumenti di capitale sociale	2.664.555								2.664.555
Contributi in conto esercizio									
Contratto di Programma		1.304.000							1.304.000
Altri dallo Stato	50	1.223			1.307				2.580
Contributi Unione Europea	49	95	173						317
Da Enti pubblici territoriali		177	131			18.050			18.358
Contributi diversi da altri							96	67	163
Contributi in c/investimento									
Da Stato		181.812							181.812
Da Enti pubblici territoriali		41.724	21.058			4.743			67.525
Contributi Unione Europea		25.531	320	48.888					74.739
Totale	2.664.654	1.554.562	21.682	48.888	1.307	22.793	96	67	4.314.049

DECRETO LEGISLATIVO 231/2001

La Capogruppo si è dotata dal 2003 del Modello di organizzazione, gestione e controllo per l'attuazione del 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.

Nel corso dell'anno il Modello è stato aggiornato per recepire le modifiche organizzative intervenute successivamente alla sua prima emanazione e i più recenti orientamenti formulati dalle nuove Linee Guida emanate da Confindustria nel maggio 2004. La nuova versione del Modello è stata formalmente adottata nella seduta consiliare del 19 gennaio 2005.

Il Consiglio di Amministrazione di Ferrovie dello Stato S.p.A. ha inoltre approvato la nuova composizione dell'Organismo di Vigilanza, provvedendo nel contempo a nominarne i componenti, e lo Statuto dell'Organismo che ne disciplina funzioni, poteri, requisiti soggettivi dei componenti, durata in carica e criteri per la nomina e la revoca degli stessi, modalità di esercizio delle funzioni attribuite.

E' stato infine aggiornato il Codice Etico di Gruppo. Le integrazioni effettuate hanno essenzialmente riguardato il recepimento della missione del Gruppo Ferrovie dello Stato e dei valori a cui si ispira e il sistema di attuazione e controllo del Codice stesso.

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 (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.

Già nel precedente esercizio è stato effettuato:

- uno studio ed un'analisi dei principi contabili internazionali e dei relativi aggiornamenti emanati dallo IASB e delle principali problematiche sollevate dalla loro introduzione;
- una prima valutazione degli impatti dell'introduzione dei nuovi principi per il Gruppo, con riferimento alla sua configurazione patrimoniale e reddituale, che ha evidenziato, in particolare, i maggiori impatti con riferimento alla valutazione dell'infrastruttura ferroviaria.

Attualmente la Capogruppo è impegnata nel monitorare l'adeguamento della normativa nazionale al recepimento dei principi contabili internazionali e nel valutare l'effettiva opportunità, per il Gruppo, del passaggio e, in tale eventualità, le relative tempistiche, che dovranno tenere conto degli interventi sui sistemi informativi, sui processi amministrativi, valutativi e contabili, nonché degli interventi formativi necessari alla diffusione del nuovo quadro regolamentare nel Gruppo.

INFORMAZIONI RIGUARDANTI LE PRINCIPALI SOCIETÀ CHE OPERANO NEL GRUPPO

ANDAMENTO ECONOMICO E SITUAZIONE PATRIMONIALE – FINANZIARIA PER SOCIETÀ

RFI S.p.A.

Principali indicatori	2004	2003
	in milioni di euro	
Ricavi operativi	2.341,4	2.399,7
Costi operativi al netto di capitalizzazioni e variazioni di rimanenze	2.340,0	2.326,9
Margine operativo lordo	1,4	72,8
Risultato netto di esercizio	0,3	1,5
Flusso di cassa da attività di esercizio	(319,0)	(2.358,9)
Investimenti tecnici	2.436,0	2.221,2
	31.12.2004	31.12.2003
Capitale investito netto	28.282,6	25.377,7
Indebitamento / (avanzo) finanziario netto	(2.029,3)	(2.269,4)
Consistenza di personale (numero)	35.625	36.466

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 2004 si sintetizzano di seguito i principali:

- in adempimento agli impegni assunti con la Convenzione RFI S.p.A. – TAV S.p.A. del 9 dicembre 2003, in data 27 luglio è stato stipulato un atto di scissione parziale che ha previsto l'assegnazione ad RFI S.p.A., quale beneficiaria, del ramo d'azienda scisso dalla società TAV S.p.A. composto dai "nodi di Firenze, Torino, Milano, Genova e Verona e dalla tratta Firenze-Roma". L'operazione, che ha interessato la società TAV S.p.A. con una riduzione del proprio patrimonio netto di € 166.567.404 di cui € 147.010.339 quale capitale sociale ed € 19.557.065 quale riserva costituita da versamenti in conto futuro aumento di capitale, ha conseguentemente comportato per RFI S.p.A. la riduzione sia del valore della partecipazione, per la

quota di capitale sociale suddetta, sia dei propri crediti immobilizzati per versamenti in conto futuri aumenti di capitale, per il valore residuo. Con tale atto si è dato esecuzione alle deliberazioni del 25 giugno 2004 adottate dalle rispettive Assemblee straordinarie che hanno approvato il progetto di scissione redatto dai Consigli di Amministrazione di RFI S.p.A. (11 giugno) e di TAV S.p.A. (17 giugno);

- in data 29 settembre 2004, il CIPE si è pronunciato in merito al secondo e terzo Addendum del Contratto di Programma 2001-2005. Per quanto riguarda il primo dei due, il CIPE ha dato via libera al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di procedere all'accordo con RFI S.p.A., in qualità di gestore della rete ferroviaria, seguendo due linee di azione fondamentali: la ripartizione delle risorse previste dalla legge 289/2002 (legge "finanziaria 2003"), pari a € 3.942 milioni, e la revisione dei contenuti del Contratto per adeguarlo al nuovo modello di finanziamento della linea Alta Velocità/Alta Capacità, secondo quanto disposto dall'articolo 75 della stessa legge. Relativamente al Terzo Addendum, nell'esprimere parere favorevole subordinato al recepimento di alcune indicazioni, il Comitato ha invitato il Ministero vigilante a sottoporre la bozza esaminata alle competenti Commissioni parlamentari ed a sottoporre di nuovo al suo esame lo schema di Addendum nel caso vengano richieste sostanziali modifiche dei contenuti del testo medesimo. Nel mese di dicembre 2004 le Commissioni di Camera e Senato hanno rilasciato parere favorevole con alcune osservazioni;

La società chiude l'esercizio 2004 facendo registrare un utile di € 0,3 milioni, dopo imposte per € 26,5 milioni. Il 2003 si era chiuso con un utile di € 1,5 milioni.

I ricavi operativi fanno registrare una flessione del 2,4% passando da € 2.399,7 milioni, relativi al 2003 a € 2.341,4 milioni riferiti all'esercizio 2004. Tale riduzione è ascrivibile principalmente alla riduzione di € 58 milioni dei ricavi da contributi da Stato ed altri Enti, dovuta soprattutto ai minori contributi ricevuti da Contratto di Programma a seguito della riduzione dell'autorizzazione di spesa prevista dal D.L. n. 168 dell'11.7.2004 "Interventi urgenti per il contenimento della spesa pubblica" indicati nella legge "Finanziaria 2004". Sul fronte dei ricavi legati al traffico ferroviario, quali pedaggio, servizi di manovra e vendita dell'energia per la trazione elettrica, si segnala invece l'incremento di € 83 milioni, dovuto ad un aumento dei volumi, ad un riequilibrio nel carico della rete e ad una diversificazione dello sconto applicato sulle tratte di rete che ha portato ad una generale riduzione dello stesso. Tale incremento risulta però compensato dal decremento, per € 83,3 milioni, degli altri ricavi dovuto principalmente alla riduzione dei proventi immobiliari.

Dal lato dei costi operativi, si segnala un incremento di € 5,5 milioni del costo del lavoro, dovuto per la maggior parte agli effetti economici di trascinarsi del rinnovo contrattuale entrato in vigore nel corso del 2003. Al riguardo si segnala che la consistenza di personale della società al 31 dicembre 2004 ammonta a 35.625 unità contro le 36.466 unità di fine esercizio 2003.

Gli altri costi registrano, invece, un variazione in diminuzione pari a € 11,2 milioni frutto principalmente della riduzione della variazione di rimanenze di materie prime, dovuta al decremento delle giacenze, che ha compensato i maggiori acquisti, ed alla riduzione degli oneri diversi di gestione (soprattutto minori oneri tributari per ICI).

Il margine operativo lordo, per effetto di questi risultati, si attesta a € 1,4 milioni rispetto a € 72,8 milioni del 2003.

Al 31 dicembre 2004 la società evidenzia un patrimonio netto di € 30.311,9 milioni, incrementatosi di € 2.664,9 milioni rispetto a fine esercizio 2003 grazie agli apporti, da parte della controllante, per € 2.554,6 milioni a titolo di versamenti in conto futuro aumento di capitale e per € 109,9 milioni a titolo di versamento in conto aumento di capitale. Il suddetto patrimonio netto, sommato alle passività consolidate, pari a € 29.075,9 milioni, copre per intero gli impieghi a medio – lungo termine, ammontanti a € 57.055,6 milioni; l'indice di copertura finanziaria di detti impieghi mediante fonti durevoli si attesta, in linea con il precedente esercizio, all'unità, mostrando una situazione patrimoniale in equilibrio.

Alla stessa data la posizione finanziaria netta a breve risulta positiva per € 2.128,4 milioni e fa segnare un decremento di € 176,6 milioni rispetto a fine esercizio 2003. Tale decremento è determinato principalmente da una minore disponibilità sul conto corrente intersocietario, intrattenuto con la controllante, a seguito di pagamenti effettuati principalmente ai terzi ed alle Società del Gruppo: in particolare, per interessi intercalari a TAV S.p.A., per factoring a Fercredit S.p.A., per servizi di trasporto in conto diporto e servizio a Trenitalia S.p.A..

TAV S.p.A.

Principali indicatori	2004	2003
	(in milioni di euro)	
Ricavi operativi	72,1	4,5
Costi	4.221,5	36,0
Saldo della gestione finanziaria	(493,9)	(288,9)
Capitalizzazioni - Variazione delle rimanenze	4.663,6	335,1
Risultato netto di esercizio	0,0	0,0
Flusso di cassa da attività di esercizio	(4.301,8)	(258,5)
Investimenti tecnici	13,3	3.194,0
	31.12.2004	31.12.2003
Capitale investito netto	18.357,2	14.091,0
Indebitamento / (avanzo) finanziario netto	12.227,7	8.263,6
Consistenza di personale (numero)	240	232

TAV S.p.A., controllata da RFI S.p.A., ha per scopo la progettazione e costruzione delle linee ed infrastrutture ferroviarie per il sistema Alta Velocità/Alta Capacità (AV/AC).

Andamento della gestione

L'attività della società è proseguita con l'avanzamento dei lavori sulla linea Torino – Milano – Napoli e sui relativi nodi e con lo sviluppo del progetto definitivo della tratta Milano – Verona e del cosiddetto Terzo Valico dei Giovi; per queste ultime tratte è stato firmato nel novembre 2004 il decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, per l'avvio dell'iter dei finanziamenti. Nell'esercizio è entrato a pieno regime il nuovo meccanismo di finanziamento del progetto Alta Velocità/Alta Capacità da parte di Infrastrutture S.p.A. previsto dall'art. 75 della Legge Finanziaria 2003.

Il 2004, inoltre, come ampiamente indicato nel paragrafo relativo ai principali eventi dell'anno, è stato interessato dall'operazione di scissione parziale a favore della controllante RFI S.p.A. con la quale è stato ceduto il ramo d'azienda composto dai "nodi di Firenze, Torino, Milano, Genova e Verona e dalla tratta Firenze - Roma". Il valore del patrimonio netto trasferito ad RFI S.p.A. ammonta ad € 166.567.404 (€ 147.010.339 da capitale sociale ed € 19.557.065 da riserva per versamenti in conto futuro aumento di capitale).

La società chiude l'esercizio 2004, come l'esercizio precedente in pareggio.

Le variazioni significative intervenute nelle poste di conto economico tra i due esercizi sono da ricollegarsi agli effetti della Convenzione stipulata tra TAV S.p.A. ed RFI S.p.A. il 9 dicembre 2003, che ha modificato sostanzialmente l'assetto dei rapporti tra le due società. Si ricorda che la nuova Convenzione stabilisce che a TAV S.p.A. venga affidata la sola progettazione e costruzione delle linee ed infrastrutture ferroviarie e non anche, come in precedenza, lo sfruttamento economico delle stesse, affidato ora in via esclusiva

a RFI S.p.A.. In conseguenza le opere in corso di esecuzione per la realizzazione del sistema Alta Velocità/Alta Capacità non sono più identificate, per TAV S.p.A., come beni destinati ad essere durevolmente utilizzati, ma come rimanenze fino ad ultimazione delle opere stesse e consegna a RFI S.p.A..

Le “capitalizzazioni - variazione delle rimanenze”, che ammontano a € 4.663,6 milioni, rappresentano 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. Tale ammontare si deve confrontare, per l'esercizio 2003, oltre che con la variazione delle rimanenze (€ 335,1 milioni) con l'incremento della voce “beni gratuitamente devolvibili” delle immobilizzazioni materiali (€ 3.379,7 milioni). Similmente, la variazione dei costi dipende dal fatto che dall'esercizio 2004 i costi per servizi e lavori appaltati (€ 4.188,1 milioni) non sono capitalizzati tra le immobilizzazioni ma sono imputati a conto economico.

La variazione del saldo della gestione finanziaria è collegata ai maggiori interessi passivi sui finanziamenti utilizzati a fronte della maggiore attività svolta nel corso dell'esercizio; lo stesso saldo include il differenziale negativo per € 110,8 milioni generato dai contratti di Interest Rate Swaps stipulati nei precedenti esercizi per coprirsi dal rischio di fluttuazione dei tassi di interesse su finanziamenti bancari. Si evidenzia che l'attuale curva dei tassi di interesse genera un valore attuale dei differenziali futuri negativo per € 425 milioni. Di quest'ultimo ammontare, € 100 milioni sono relativi ai contratti di finanziamento, in essere al 31 dicembre 2004, e trasferiti nel mese di marzo 2005 ad Infrastrutture S.p.A., nell'ambito dell'operazione di ristrutturazione del debito contratto da TAV S.p.A., nei confronti del sistema bancario, ai sensi della legge n. 78/1994 (v. paragrafo “I fatti intervenuti dopo la chiusura dell'esercizio” della presente Relazione).

L'indebitamento finanziario netto cresce a € 12.227,7 milioni per l'effetto congiunto:

- della riduzione della posizione finanziaria netta a breve termine di € 2.360,5 milioni connessa principalmente al rimborso del finanziamento “Bridge Loan” concesso dalla Capogruppo;
- dell'incremento della posizione finanziaria netta a medio lungo termine di € 6.324,7 milioni collegato principalmente alla concessione da parte di Infrastrutture S.p.A. dei primi sei Project Loan Tranches.

Con riferimento al primo Project Loan Tranche, Infrastrutture S.p.A., su autorizzazione di TAV S.p.A. ed RFI S.p.A., 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, fissando il tasso di interesse a circa il 5,7%. L'attuale curva dei tassi di interesse mostra un valore attuale dei differenziali futuri negativi per circa € 48 milioni.

Infine in relazione al patrimonio netto si evidenzia che lo stesso passa da € 5.827,5 milioni a € 6.129,5 milioni per effetto:

- dei decrementi per scissione per € 166,6 milioni;

- dell'aumento del capitale sociale deliberato dall'Assemblea straordinaria del 25 giugno 2004 per € 108 milioni (destinato a coprire quanto trattenuto da Infrastrutture S.p.A. sui primi tre project loan tranches a garanzia della prima cedola di interessi da corrispondere sui finanziamenti erogati);
- degli importi versati da RFI S.p.A. in conto futuro aumento di capitale sociale per € 360,6 milioni, di cui € 312,8 milioni destinati alla copertura degli interessi intercalari.

TRENITALIA S.p.A.

Principali indicatori	2004	2003
	(in milioni di euro)	
Ricavi operativi	4.876,5	4.788,6
Costi operativi al netto delle capitalizzazioni/variazioni rimanenze	4.357,9	4.217,0
Margine operativo lordo	518,6	571,6
Risultato netto di esercizio	(327,7)	(18,7)
Flusso di cassa da attività di esercizio	(233,7)	175,5
Investimenti tecnici	1.262,0	1.157,0

	31.12.2004	31.12.2003
Capitale investito netto	6.242,7	5.087,2
Indebitamento / (avanzo) finanziario netto	3.910,6	2.731,0
Consistenza di personale (numero)	55.381	56.174

Trenitalia S.p.A. ha per scopo l'esercizio del trasporto ferroviario. Essa è articolata su tre Divisioni riferite alle attività di trasporto di persone (settore media/lunga percorrenza e settore trasporto regionale) e merci, e una Unità tecnologica competente a presidiare i processi di acquisizione/manutenzione del materiale rotabile. Si evidenzia peraltro che la società, nei primi mesi del 2005, si è data un nuovo assetto organizzativo separando nettamente le strutture di *line* da quelle di *staff*.

Andamento della gestione

La società chiude l'esercizio 2004 con un risultato netto negativo per € 327,7 milioni (negativo per € 18,7 milioni nel 2003).

Anche il 2004 è stato caratterizzato dal perdurare della sospensione della revisione delle tariffe passeggeri sui treni a media lunga percorrenza.

Il peggioramento del risultato rispetto all'esercizio precedente è principalmente imputabile alle seguenti motivazioni:

- riduzione del margine operativo lordo (€ 53 milioni) a fronte di un aumento dei ricavi operativi (1,8%) e di un aumento più che proporzionale dei costi operativi (3,3%);
- maggiori ammortamenti (€ 119 milioni) per effetto degli investimenti destinati al rinnovo del materiale rotabile ed anche della loro tipologia che sconta aliquote di ammortamento elevate;
- mancato beneficio dell'utilizzo del "Fondo ristrutturazione industriale" (€ 36 milioni nel 2003) il cui utilizzo, relativo agli oneri per il personale compreso nel piano degli esodi previsto dal Piano di Impresa 1999 – 2003, si è esaurito nell'esercizio precedente;
- maggiori accantonamenti a fondo rischi ed oneri (€ 24,4 milioni);
- minore incidenza positiva del saldo delle componenti straordinarie (positive per € 84,9 milioni nel 2003, negative per € 8,7 milioni nel 2004).

I maggiori accantonamenti sono dovuti principalmente a maggiori oneri stimati per vertenze con terzi ed accantonamenti prudenziali per possibili insussistenze di crediti verso le ferrovie estere in attesa della conclusione di controlli sui flussi di incasso provenienti dal Bureau Central de Compensation (BCC). Con riferimento, invece, agli utilizzi dei fondi accantonati in esercizi precedenti si evidenzia in particolare l'utilizzo per € 5 milioni circa a conclusione della transazione relativa alla cessione della partecipazione in CIT.

Dal lato dei ricavi operativi si evidenzia:

- un incremento dei ricavi collegato sia all'aumento dei ricavi da traffico viaggiatori (+ € 50,3 milioni), inclusi i corrispettivi verso le Regioni per il contratto di servizio pubblico, che da traffico merci (+ € 30,9 milioni);
- la mancata iscrizione dei contributi statali per l'incentivazione del trasporto ferroviario combinato per il triennio 2004-2006 – decisi con D.L. 315 del 30 dicembre 2004 e per i quali il regolamento di attuazione è stato pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale del 14 marzo 2005 – non essendo ancora completato l'iter per l'accesso ai contributi stessi.

Con riferimento ai costi si evidenzia quanto segue:

- il costo del lavoro ammonta a € 2.537,5 milioni (€ 2.513 milioni nel 2003), con una variazione di € 24,5 milioni, dovuta all'effetto combinato dei maggiori costi derivanti dal nuovo CCNL, pienamente operativo dal 2004, e della riduzione dell'organico;
- gli altri costi ammontano a € 2.168,9 milioni (€ 2.052,5 milioni nel 2003), con una variazione di € 116,4 milioni connessa principalmente all'aumento dei costi per servizi su cui ha avuto un peso particolare l'aumento dei costi per il pedaggio sull'infrastruttura di RFI S.p.A. (+€ 67,8 milioni) a fronte dell'innalzamento degli standard tecnologici e dell'aumento delle tracce orarie richieste.

L'indebitamento finanziario netto si incrementa passando da € 2.731 milioni a € 3.910,6 milioni, a fronte principalmente:

- del finanziamento a lungo termine concesso dalla Banca OPI per € 400 milioni e dei tre finanziamenti a breve termine erogati da tre primari istituti bancari per € 300 milioni;
- della concessione di tre finanziamenti a lungo termine da parte della controllante per € 492,4 milioni per il rinnovo del materiale rotabile;
- della riduzione dei debiti verso la controllante derivanti dalla cessione del ramo d'azienda trasporto, a seguito della rinuncia da parte della stessa di una quota dei propri crediti e della loro trasformazione in capitale sociale (€ 303,6 milioni);
- delle minori disponibilità liquide e della variazione del saldo del c/c intersocietario verso la controllante.

Per quanto concerne i mezzi propri, si evidenzia un incremento di circa € 24,1 milioni a fronte:

- del suddetto aumento del capitale sociale, deliberato dall'Assemblea dei soci del 21 dicembre 2004, per complessivi € 303,6 milioni; la medesima Assemblea ha altresì deliberato due aumenti di capitale sociale per un importo di € 151,8 milioni ciascuno. Il primo è stato sottoscritto nel gennaio 2005 dalla Capogruppo sempre mediante rinuncia ad una quota corrispondente del già citato credito;
- dell'iscrizione della perdita di periodo pari a € 327,7 milioni.

FS CARGO S.p.A.

Principali indicatori	2004	2003
	(in milioni di euro)	
Ricavi operativi	0,8	0,7
Costi operativi	2,1	2,9
Margine operativo lordo	(1,3)	(2,2)
Saldo gestione finanziaria (1)	(0,5)	(4,5)
Risultato netto di esercizio	(1,7)	(5,9)
Flusso di cassa da attività di esercizio	2,3	0,9
Investimenti in partecipazioni	8,4	9,3

	31.12.2004	31.12.2003
Capitale investito netto	31,6	27,1
Indebitamento / (avanzo) finanziario netto	(10,7)	(9,5)
Consistenza di personale (numero)	14	15

(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.

Andamento della gestione

La società chiude il 2004 con una perdita netta di € 1,7 milioni che si confronta con la perdita netta di € 5,9 milioni del periodo precedente.

Il risultato netto presenta un miglioramento da ascrivere principalmente al risultato raggiunto dalla gestione finanziaria che pur mantenendosi negativo presenta un miglioramento di € 4 milioni essenzialmente correlabile alle minori svalutazioni di partecipazioni operate nell'esercizio, a seguito dei risultati positivi raggiunti dalle società controllate.

Il margine operativo lordo presenta un incremento di € 0,9 milioni legato essenzialmente al contenimento dei costi operativi a cui, tra l'altro, si è aggiunto un lieve incremento dei ricavi aventi stessa natura.

Nonostante i minori proventi diversi registrati nell'esercizio rispetto al 2003, il risultato operativo presenta un miglioramento rispetto al 2003 di € 0,6 milioni.

Al 31 dicembre 2004, la posizione finanziaria netta della società è positiva per € 10,7 milioni (€ 9,5 milioni al 31 dicembre 2003); va evidenziato che durante l'esercizio il finanziamento di € 5,4 milioni concesso da Trenitalia S.p.A. nel precedente periodo è stato trasformato in riserva per "versamento in conto futuro aumento di capitale" ed inoltre la società ha ricevuto un finanziamento dalla Capogruppo Ferrovie dello Stato S.p.A. di € 5,5 milioni per dotarla di adeguate risorse che le consentano di far fronte alle correlate esigenze della controllata Omnia Logistica S.p.A..

Tra le più significative realtà del sistema partecipativo di FS Cargo, 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 2004 chiude con un utile netto di € 0,4 milioni che si confronta con il sostanziale pareggio dell'esercizio precedente. Il miglioramento nel risultato d'esercizio è essenzialmente riconducibile ad un incremento dei volumi trasportati realizzato grazie alla buona qualità del servizio svolto.

Omnia Logistica S.p.A., società che ha per obiettivo lo sviluppo e la gestione di sistemi di logistica integrata strada-rotai a ad alto valore aggiunto, dedicati alle grandi aziende industriali e di servizi complementari al trasporto (terminalizzazione, stoccaggio, gestione ordini, ecc.); a partire dal primo gennaio 2004, in attuazione del piano di ristrutturazione, la società ha dismesso l'attività nel settore del trasporto collettamistico.

L'esercizio 2004 fa registrare una perdita netta di € 2,7 milioni, contro una perdita netta di € 5,6 milioni del 2003.

Il miglioramento registrato dalla gestione nel 2004 è riconducibile principalmente alla riduzione più che proporzionale dei costi operativi, al netto delle capitalizzazioni, (19,2%) rispetto ai ricavi aventi analoga natura (-15,3%); entrambi sono legati alla flessione dei volumi di attività conseguente alla chiusura del ramo collettame.

Fs Cargo S.p.A. ha versato in conto futuro aumento di capitale € 3 milioni che consentono all'impresa di continuare il percorso di risanamento intrapreso.

Omniaexpress S.p.A., operatore logistico per il trasporto delle merci per conto delle società del Gruppo.

L'esercizio chiude con un utile di € 1,5 milioni che si confronta con il sostanziale pareggio dell'esercizio 2003.

Il miglioramento del risultato d'esercizio è sostanzialmente correlato al completamento del processo di ristrutturazione operativa e gestionale che ha portato ad una riduzione delle spese generali, al corretto dimensionamento del personale, all'incremento del reddito derivante dalla gestione degli asset patrimoniali ed all'incremento del fatturato derivante da nuove linee di business. Nello specifico, nel corso dell'esercizio, è stata ulteriormente incrementata l'attività di trasporto per conto del 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 Divisione Cargo 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 2004 presenta un risultato in sostanziale pareggio rispetto alla perdita netta di circa € 1 milione 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.

Nord Est Terminal S.p.A., società che opera nel settore terminalistico del nord-est d'Italia, e precisamente negli Interporti di Padova e Bologna, nello scalo di Verona, e nel terminal di Brescia.

La società chiude l'esercizio 2004 un utile netto di € 0,7 milioni che si confronta con un utile netto di € 0,5 milioni del periodo precedente. Il miglioramento della gestione è riconducibile essenzialmente all'incremento dei ricavi operativi, in particolare per attività di Handling, cui si è contrapposto un incremento meno che proporzionale dei costi della stessa natura.

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 2004, un utile netto di € 1 milione rispetto all'utile netto di € 0,2 milioni conseguito nell'esercizio precedente, con un miglioramento di € 0,8 milioni essenzialmente dovuto alla notevole attività svolta, nel corso dell'anno, per il Commissario delegato dal Governo per l'emergenza rifiuti in Campania.

Si evidenzia inoltre che in data 4 agosto 2004 il socio unico Fs Cargo S.p.A. ha sottoscritto e versato l'intero aumento di capitale sociale per € 1.483.544, deliberato dall'Assemblea tenutasi il 2 agosto 2004.

Cargo Chemical S.r.l., società fornitrice di 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 2004 evidenzia un utile netto di € 0,2 milioni sostanzialmente in linea con il risultato raggiunto nel precedente esercizio (€ 0,3 milioni).

ITALFERR S.p.A.

Principali indicatori	2004	2003
	(in milioni di euro)	
Ricavi operativi (1)	189,1	189,3
Costi operativi	164,0	171,2
Margine operativo lordo	25,1	18,1
Risultato netto di esercizio	9,2	2,9
Flusso di cassa da attività di esercizio	48,5	28,9

	31.12.2004	31.12.2003
Capitale investito netto	(115,4)	(80,9)
Indebitamento / (avanzo) finanziario netto	(154,6)	(113,7)
Rimanenze di lav. in corso su ordinazione e accont	1.189,5	1.110,3
Consistenza di personale (numero)	1.620	1.565

(1) Comprensivi della variazione dei lavori in corso su ordinazione, ammontante a € 78,1 milioni (€ 135,8 milioni nel 2003)

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 del 2004 la società ha proseguito, in un'ottica di semplificazione e di snellimento, il suo impegno in interventi e progetti organizzativi per accelerare gli investimenti pubblici nel settore delle infrastrutture ferroviarie. A tal fine sono stati compiuti importanti interventi di riorganizzazione societaria che hanno riguardato sia le strutture che i processi.

All'inizio dell'anno, è stato costituito il Consorzio Italiano Infrastrutture e Trasporti per l'Iraq, al quale partecipa con una quota del 20%. Il Consorzio ha lo scopo di elaborare, per conto del Ministero degli Affari Esteri, il Piano Nazionale dei Trasporti per l'Iraq.

La società chiude l'esercizio 2004 facendo registrare un utile di € 9,2 milioni, dopo ammortamenti per € 8,7 milioni ed imposte per € 13,3 milioni. Il 2003 si era chiuso con un utile di € 2,9 milioni, dopo ammortamenti per € 5,9 milioni ed imposte per € 10,6 milioni.

I ricavi operativi fanno segnare un valore di € 189,1 milioni, sostanzialmente allineati agli € 189,3 milioni del precedente esercizio. Ciò che cambia, rispetto al 2003, è la loro composizione che vede nel 2004 un maggior peso percentuale degli incarichi definitivamente ultimati rispetto ai lavori in corso. Infatti, le prestazioni di servizi di ingegneria ammontano nel 2004 a € 107,9 milioni contro € 52 milioni del 2003, mentre la variazione dei lavori in corso su ordinazione è pari a € 78,1 milioni nel 2004 contro € 135,8 milioni relativi al 2003.

Nel corso dell'esercizio la società ha operato nella direzione di conseguire un contenimento dei costi operativi. Essa, infatti, in continuità con il 2003, ha ridotto sensibilmente (€ 10 milioni circa) i costi per servizi e lavori appaltati, relativi a studi di progettazione e servizi tecnici di supporto, a vantaggio di un maggiore efficientamento delle risorse interne e, quindi, del costo del lavoro. Quest'ultimo risulta incrementato complessivamente del 2,4%, per effetto di un aumento del numero medio dei dipendenti.

Il margine operativo lordo si attesta ad € 25,1 milioni con un'incidenza del 13,3% sui ricavi operativi. Nel precedente esercizio il suddetto margine si attestava a € 18,1 milioni con un'incidenza del 9,6% sui ricavi operativi.

La posizione finanziaria netta a breve è positiva per € 154,2 milioni ed è composta, per la maggior parte, dal saldo del conto corrente intersocietario intrattenuto con la controllante Ferrovie dello Stato S.p.A..

FERSERVIZI S.p.A.

Principali indicatori	2004	2003
	(in milioni di euro)	
Ricavi operativi	253,6	254,3
Costi operativi al netto di capitalizzazioni e variazioni di rimanenze	241,1	250,0
Margine operativo lordo	12,5	4,3
Risultato netto di esercizio	3,3	8,5
Flusso di cassa da attività di esercizio	(59,7)	(20,5)
Investimenti tecnici	1,9	6,1
	31.12.2004	31.12.2003
Capitale investito netto	(13,7)	(68,4)
Indebitamento / (avanzo) finanziario netto	(75,9)	(187,5)
Consistenza di personale (numero)	1.835	1.910

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

Il 2004 è stato per Ferservizi S.p.A. il primo anno di attuazione del Piano di Impresa 2004 – 2008, il quale, nella sua impostazione generale, parte dal presupposto di ridisegnare il ruolo della società alla luce dei mutamenti intervenuti nel tempo rispetto alla missione originariamente assegnata ed in relazione al nuovo ruolo assunto come società che svolge servizi prioritariamente a favore del Gruppo Ferrovie dello Stato.

Coerentemente con la nuova missione delineata, la Società, nel corso del 2004:

- ha ridotto il proprio capitale sociale da € 103.292.000,00 ad € 43.000.000,00 mediante rimborso all'unico socio, Ferrovie dello Stato S.p.A., di un importo pari ad € 60.292.000,00 e la conseguente riduzione del valore nominale di ciascuna delle 200.000 azioni da € 516,47 ad € 215,00;
- ha ceduto alla consociata Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. la partecipazione azionaria totalitaria detenuta in Metropark S.p.A.;
- ha ceduto alla controllante Ferrovie dello Stato S.p.A. l'intera quota di partecipazione detenuta, pari al 10% del capitale sociale ordinario, di Fercredit Servizi Finanziari S.p.A., nonché l'intera quota di partecipazione posseduta, pari all'8,999928%, del capitale sociale ordinario di Grandi Stazioni S.p.A.

La società chiude l'esercizio 2004 facendo registrare un utile netto di € 3,3 milioni, dopo ammortamenti e svalutazioni cespiti per € 3,5 milioni ed imposte per € 8 milioni. Il 2003 si era chiuso con un utile di € 8,5 milioni che aveva beneficiato di un rilevante apporto

da parte della gestione finanziaria, in seguito alla distribuzione della riserva sovrapprezzo azioni di Grandi Stazioni S.p.A., per € 18 milioni.

I ricavi operativi si mantengono sostanzialmente stabili rispetto al 2003, facendo registrare un valore pari a € 253,6 milioni con una riduzione dello 0,3%. I costi operativi, senza considerare le capitalizzazioni e le variazioni delle rimanenze, si riducono in maniera più che proporzionale rispetto ai ricavi, passando da € 249 milioni a € 226,2 milioni (- 9,2%), per effetto di un efficientamento che la società ha realizzato su di una serie di processi produttivi come quelli riguardanti i Ferrotel, la Contabilità/Tesoreria e l'Amministrazione del personale. In particolare, il costo del lavoro si attesta per l'esercizio 2004, al valore di € 84,9 milioni contro € 91 milioni relativi al 2003, con una riduzione del 6,7%, dovuta ad una minore consistenza media del personale nel periodo.

L'effetto combinato di questi risultati fa crescere il margine operativo lordo da € 4,3 milioni a € 12,5 milioni.

Da segnalare che la società ha stanziato nel corso del 2004 un accantonamento di € 6 milioni, di natura prudenziale, per tenere conto della controversia, sorta tra la propria controllata Metroscail S.c.a.r.l., costituita nel 2002 con lo scopo di gestire gli immobili di proprietà dell'Inpdap (lotto n.2 – Lombardia) e la stessa Inpdap, relativa a somme richieste da quest'ultimo per lavori ritenuti non correttamente eseguiti, per il rimborso degli oneri condominiali nonché per i danni che potrebbero essere richiesti dai terzi fornitori

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 € 75,7 milioni contro € 187,3 milioni relativi al 31 dicembre 2003. La riduzione è frutto della già menzionata restituzione all'Azionista di parte del capitale sociale dell'azienda.

FERROVIE REAL ESTATE S.p.A.

Principali indicatori	2004	2003
	(in milioni di euro)	
Ricavi operativi	462,8	54,6
Costi operativi al netto di capitalizzazioni/variazioni rimanenze	206,2	30,6
Margine operativo lordo	256,6	24,0
Saldo gestione finanziaria	(1,9)	(4,3)
Risultato netto di esercizio	185,5	16,6
Investimenti tecnici	10,7	0,3
Flusso di cassa da attività di esercizio	383,8	0,6

	31.12.2004	31.12.2003
Capitale investito netto	1.679,1	1.866,6
Indebitamento / (avanzo) finanziario netto	606,0	979,0
Consistenza di personale (numero)	35	8

N.B.: La Società è operativa dal 1° novembre 2003

Ferrovie Real Estate S.p.A. è la società del Gruppo cui è affidata la vendita del patrimonio immobiliare non 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

La società chiude l'esercizio 2004, il primo di "12 mesi", con un risultato netto di € 185,5 milioni. Il margine operativo lordo, anch'esso positivo, si attesta a € 256,6 milioni.

I ricavi operativi, pari a € 462,8 milioni, si compongono principalmente da ricavi per vendite immobiliari (€ 355,8 milioni), ricavi per locazioni (€ 84,2 milioni) e dall'utilizzo del fondo oneri immobili trading (€ 20,6 milioni) a copertura del differenziale negativo tra prezzo di vendita e valore contabile degli immobili ceduti. Tra le vendite più significative dell'esercizio si evidenzia la vendita di "Palazzi Alti" (torri adiacenti la stazione di Milano – Porta Garibaldi) per un ammontare di € 113 milioni e la vendita del fabbricato uffici di via Spartaco Lavagnini a Firenze per un ammontare di € 51 milioni.

I costi operativi, pari a € 206,2 milioni, sono composti da:

- costo del lavoro per € 2,2 milioni con un organico medio di circa 27 unità, rispetto a 8 unità nel 2003;
- altri costi per € 39 milioni che includono principalmente costi per servizi, tra questi è compresa la *fee* per dismissioni verso la consociata Ferservizi S.p.A. per € 9,3 milioni;
- costo del venduto per circa € 165 milioni rappresentato dalla variazione del magazzino al netto degli incrementi.

Sul risultato netto dell'esercizio hanno, inoltre, inciso:

- ammortamenti per € 9,2 milioni, al netto dell'utilizzo fondo oneri officine, trasferito con l'atto di scissione parziale da RFI S.p.A. a fronte della prevista ridotta redditività delle officine stesse;
- accantonamenti a fondi rischi ed oneri per € 12 milioni;
- saldo della gestione finanziaria negativo per € 1,9 milioni composto principalmente dagli oneri sul mutuo concesso dalla Banca Opi per € 22,5 milioni e dall'utilizzo del fondo oneri immobili di trading a copertura parziale dei medesimi oneri per € 20,7 milioni (nel 2003 i medesimi oneri, pari a € 4,2 milioni, non erano coperti dell'utilizzo del citato fondo);
- imposte per € 43,1 milioni.

Passando alla situazione patrimoniale, si evidenzia una posizione finanziaria netta negativa per circa € 606 milioni, principalmente composta:

- dal citato mutuo concesso dalla banca OPI S.p.A., trasferito con atto di scissione parziale da RFI S.p.A., per € 885 milioni (di cui € 410 milioni oltre l'esercizio); nel 2004 è stata rimborsata una quota di € 115 milioni;
- dal saldo del conto corrente intersocietario intrattenuto con la controllante Ferrovie dello Stato S.p.A. positivo per € 275,1 milioni (€ 20,4 milioni a fine 2003).

Come già evidenziato nei principali eventi dell'anno, si ricorda, infine, che nell'esercizio sono stati approvati due progetti di scissione ed in particolare:

- scissione parziale di Ferrovie Real Estate S.p.A. a favore di RFI S.p.A. delle aree ed immobili ricadenti negli ambiti delle stazioni di Roma Tiburtina e Torino Porta Susa – Spina 1, Spina 2 e San Paolo e altri beni minori;
- scissione parziale di RFI S.p.A. a favore di Ferrovie Real Estate S.p.A. per gli ulteriori immobili definiti non più strumentali all'esercizio ferroviario.

Inoltre la società ha acquisito dalla Capogruppo le due società, Immobiliare S.r.l. e Medie Stazioni 2 S.r.l., non operative nell'esercizio.

GRANDI STAZIONI S.p.A.

Principali indicatori	2004	2003
	(in milioni di euro)	
Ricavi operativi	140,2	134,1
Costi operativi al netto di capitalizzazioni/variazioni rimanenze	109,1	103,6
Margine operativo lordo	31,1	30,5
Risultato netto di esercizio	13,0	13,8
Flusso di cassa da attività di esercizio	(34,2)	64,9
Investimenti tecnici	4,0	16,8
	31.12.2004	31.12.2003
Capitale investito netto	120,5	68,3
Indebitamento / (avanzo) finanziario netto	37,4	(12,7)
Consistenza di personale (numero)	221	215

Grandi Stazioni S.p.A. è la società 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.

Andamento della gestione

Nel mese di agosto 2004 sono stati pubblicati sulla G.U.R.I. (Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana) ed inviati alla G.U.C.E. (Gazzetta Ufficiale Comunità Europea) i nuovi bandi di gara per:

- l'affidamento ad un contraente generale delle attività di progettazione definitiva e/o esecutiva, direzione lavori, realizzazione di interventi di adeguamento funzionale degli edifici delle stazioni ferroviarie di Genova Porta Principe e Brignole, Bologna Centrale, Firenze S. Maria Novella, Verona Porta Nuova, Venezia S. Lucia e Mestre, Palermo Centrale, Bari Centrale e delle infrastrutture complementari agli edifici delle suddette stazioni e di Milano Centrale, Torino Porta Nuova, Roma Termini e Napoli Centrale;
- l'appalto dei lavori di adeguamento funzionale del complesso immobiliare della stazione ferroviaria di Napoli Centrale;
- l'affidamento delle attività di progettazione esecutiva ed esecuzione degli interventi di adeguamento funzionale dei complessi immobiliari delle stazioni di Torino Porta Nuova e Milano Centrale.

Nel mese di novembre 2004 è stato notificato a Grandi Stazioni S.p.A. ricorso giurisdizionale per l'annullamento del bando di gara "General Contractor", sopra menzionato da due imprese di costruzione unitamente all'ANCE (Associazione Nazionale Costruttori Edili). Successivamente nel mese di gennaio 2005 le parti hanno chiesto congiuntamente un rinvio dell'udienza, anche in relazione alla possibilità di

composizione bonaria della vertenza, ed attualmente si è in attesa di fissazione di nuova udienza. Il procedimento di gara è attualmente sospeso.

Nel corrente mese di aprile, si è proceduto alle aggiudicazioni relative alle opere interne di Milano Centrale, Napoli Centrale, e Torino Porta Nuova, con contestuale affidamento dei servizi di conduzione e manutenzione per ogni singola stazione.

La società chiude l'esercizio 2004 con un risultato netto di circa € 13 milioni che si confronta con l'utile netto di € 13,8 milioni del precedente esercizio (-5,8%).

Il margine operativo lordo si attesta a € 31,1 milioni (€ 30,5 milioni nel 2003) in crescita di circa il 2%, a fronte di un aumento sia nel livello dei ricavi (4,5%) che dei costi operativi (5,3%), con un peso inferiore in termini assoluti della variazione di questi ultimi.

I ricavi operativi ammontano a € 140,2 milioni (€ 134,1 milioni nell'esercizio di confronto); in particolare nell'esercizio si registrano maggiori ricavi per locazione (8,1%) e riaddebiti per oneri condominiali (4,3%) a fronte del miglior sfruttamento commerciale di alcune aree di stazione, un incremento dell'indennità di mancata liberazione spazi (11%) a seguito di una capillare attività di ricognizione degli spazi stessi e maggiori ricavi per gestione degli spazi pubblicitari (77,5%) per l'avvio della gestione "diretta" dell'attività pubblicitaria. Tali incrementi sono stati parzialmente compensati dalla riduzione dei ricavi per attività di progettazione e direzione lavori.

Dal lato dei costi si evidenzia quanto segue:

- il costo del lavoro ammonta a € 11,3 milioni con un aumento del 10,9% che riflette l'incremento dell'organico medio (213 unità nel 2004, 210 unità nel 2003) e gli aumenti salariali;
- gli altri costi si attestano a € 100,2 milioni (+ 5,1% rispetto al 2003); l'aumento ha riguardato principalmente i costi per interventi di manutenzione ordinaria (22,1%) ed il canone di retrocessione verso RFI S.p.A. (7,6%) connesso ai maggiori ricavi per lo sfruttamento dei complessi. Mentre si sono ridotti i costi per consulenza (51,8%) e per altre prestazioni minori.

Il risultato operativo si attesta a € 25,4 milioni in miglioramento rispetto al 2003 (7,3%); esso, in particolare, beneficia della maggiore incidenza positiva del saldo proventi/oneri diversi (1,6 milioni).

A livello di risultato netto, pari a € 13 milioni, si evidenzia invece un lieve peggioramento della gestione collegato all'incidenza del saldo della gestione finanziaria (positivo per circa € 1 milione nel 2003, negativo per € 1,6 milioni nel 2004) derivanti dai maggiori oneri sui mutui concessi dalla Banca OPI, sopportati interamente solo a partire dalla seconda metà del 2003 e minori proventi maturati per effetto della minore consistenza delle disponibilità liquide.

La posizione finanziaria netta a medio lungo termine rimane immutata (€ 80 milioni) ed è composta dal debito per i mutui erogati dalla banca OPI nel 2003; la posizione a breve evidenzia invece una riduzione della liquidità passando da un valore di € 92,7 milioni a

€ 42,6 milioni. La liquidità si è ridotta per effetto principalmente della variazione del capitale circolante ed anche degli investimenti di periodo e del pagamento dei dividendi.

CENTOSTAZIONI S.p.A.

Principali indicatori	2004	2003
	(in milioni di euro)	
Ricavi operativi	53,1	45,0
Costi operativi al netto di capitalizzazioni/variazioni rimanenze	47,2	40,8
Margine operativo lordo	5,9	4,2
Risultato netto di esercizio	2,5	1,1
Flusso di cassa da attività di esercizio	(4,3)	(1,1)
Investimenti tecnici	6,5	2,4
	31.12.2004	31.12.2003
Capitale investito netto	21,0	7,6
Indebitamento / (avanzo) finanziario netto	(16,6)	(28,5)
Consistenza di personale (numero)	137	91

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 2004 è stato il primo esercizio in cui la società ha curato appieno la gestione diretta dei 103 complessi immobiliari di stazione del network, la cui presa in carico dalla consociata RFI S.p.A si era conclusa nel precedente esercizio.

Nell'esercizio appena conclusosi è stata avviata la fase di valorizzazione commerciale di numerose stazioni dando corso alle gare d'appalto, alla successiva assegnazione dei lavori ad imprese esterne ed all'avvio dei lavori di restyling.

La società chiude con un risultato netto di € 2,5 milioni (€ 1,1 milioni nel 2003) con un miglioramento di € 1,4 milioni principalmente determinato dai risultati raggiunti nella gestione operativa.

Il margine operativo lordo, pari a € 5,9 milioni, evidenzia un incremento di € 1,7 rispetto al 2003 in cui risultava pari a € 4,2 milioni.

I ricavi operativi passano da € 45 milioni nel 2003 a € 53,1 milioni nel 2004 con un incremento pari ad € 8,1 milioni. La variazione è correlata all'andamento delle attività svolte dalla società in esecuzione dei rapporti contrattuali con la consociata RFI S.p.A. ed in parte ai maggiori ricavi verso il Ministero degli Interni.

I costi operativi ammontano ad € 47,2 milioni e sono principalmente composti dai costi per servizi ed acquisto di materie per € 30,2 milioni (€ 26,8 milioni nel 2003), relativi principalmente a servizi di condominio, che vengono riaddebitati agli inquilini, dai costi per godimento di beni di terzi per € 10,4 milioni (+6,7% rispetto al 2003) sostanzialmente costituiti dal canone di retrocessione verso RFI S.p.A. ed infine dal costo per il personale pari ad € 7,1 milioni contro € 4,5 milioni nel 2003. Quest'ultimo incremento riflette la crescita dell'organico medio della società da 66 a 121 unità.

A livello di risultato operativo, si registra un incremento in valore assoluto di € 2,8 milioni principalmente dovuto alla diminuzione dei costi per accantonamenti a fondi rischi ed oneri, pari a € 0,4 milioni nel 2004 (€ 1,5 milioni nel 2003), che compensa nettamente i maggiori ammortamenti (+€ 0,1 milioni).

La gestione extra – operativa presenta un peggioramento di € 0,5 milioni. Nello specifico il saldo della gestione finanziaria pur rimanendo positivo per € 0,6 milioni presenta un decremento di € 0,3 milioni rispetto al precedente esercizio.

Le componenti nette straordinarie risultano negative per € 0,2 milioni (€ 66 mila nel 2003).

La posizione finanziaria netta a breve della società, a fine esercizio, ammonta a € 16,4 milioni (€ 28,4 milioni nel 2003), ed è composta sostanzialmente dalle risorse impiegate sul c/c intersocietario intrattenuto con Ferrovie dello Stato S.p.A. (€ 10,8 milioni) e sul deposito presso il socio di minoranza Archimede 1 S.p.A. (€ 5 milioni).

Si segnala che nel mese di febbraio 2005 Centostazioni S.p.A. ha sostanzialmente raggiunto un accordo con Via Vai S.p.A., in merito alla situazione d'inadempienza contrattuale di quest'ultima, che continuava a riconoscere alla società solo una quota parte dei canoni contrattualmente previsti, ritenendo eccessivamente oneroso il contratto a suo tempo stipulato con Ferrovie dello Stato S.p.A. per la locazione degli spazi utilizzati dal network di edicole di stazione. L'accordo, tuttora in corso di formalizzazione, prevede l'applicazione di canoni/m² inferiori rispetto a quelli originariamente previsti, garantendo al network di edicole l'estensione delle superfici disponibili e l'ampliamento delle merceologie ammesse.

SITA S.p.A.

Principali indicatori	2004	2003
	(in milioni di euro)	
Ricavi operativi	214,0	210,5
Costi operativi	205,3	190,9
Margine operativo lordo	8,7	19,6
Risultato netto di esercizio	0,1	5,2
Flusso di cassa da attività di esercizio	(4,2)	12,7
Investimenti tecnici	14,1	23,6

	31.12.2004	31.12.2003
Capitale investito netto	57,1	40,1
Indebitamento / (avanzo) finanziario netto	(22,1)	(39,0)
Consistenza di personale (numero)	2.831	2.772

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

La società chiude con un risultato netto di € 0,1 milioni, dopo imposte per € 3,8 milioni, contro un utile di € 5,2 milioni nell'esercizio precedente.

Il margine operativo lordo presenta una riduzione pari a € 10,9 milioni passando da un valore di € 19,6 milioni del 2003 a € 8,7 milioni del 2004 per l'aumento meno che proporzionale dei ricavi operativi (1,7%) rispetto ai costi della stessa natura (7,5%).

I ricavi operativi ammontano ad € 214 milioni (€ 210,5 milioni nel 2003); l'incremento di € 4,5 milioni è essenzialmente dovuto:

- all'effetto combinato dei maggiori proventi del traffico conseguiti nella sede del Lazio, della Basilicata e della Campania a cui si è contrapposta una riduzione dei servizi prestati nelle regioni Veneto, Toscana e Puglia;
- all'aumento dei "proventi diversi" correlato ai maggiori addebiti ai vettori terzi che svolgono servizi di T.P.L. urbano per conto di SITA/ATI nel comune di Roma;
- al decremento dei ricavi da Stato ed altri Enti (€ 22,5 milioni nel 2004; € 23,3 milioni nel 2003) dovuto all'effetto combinato della riduzione dei contributi in conto impianti (€ 3,7 milioni) che sono stati accertati a conto economico in misura minore in linea con il nuovo piano di ammortamento a cui si è contrapposto l'incremento dei contributi in conto esercizio per l'accertamento di competenza dell'intervento governativo a copertura dei maggiori oneri legati al CCNL (+ 3,6 milioni).

I costi operativi ammontano ad € 205,3 milioni (€ 190,9 milioni nel 2003) e sono principalmente composti da:

- costi per acquisto di materie prime, consumo e merci per € 31,4 milioni (€ 27,2 milioni nel 2003). L'incremento di tali costi (+15,4%) è riconducibile essenzialmente all'aumento del costo sostenuto per l'acquisto del carburante (+ € 2,3 milioni);
- costi per servizi per € 63,2 milioni (€ 57,3 milioni nel 2003). L'incremento di € 5,9 milioni, è riconducibile all'aumento delle manutenzioni esterne ed anche ad iniziative di terziarizzazione in relazione all'aumento del volume dei servizi nella Sede del Lazio;
- costo per il personale risulta pari a € 97,8 milioni (€ 92,1 milioni nel 2003) e mostra un incremento del 6,2% dovuto in parte all'aumento della consistenza media a ruolo passata da 2.771 a 2.820 unità ma soprattutto all'effetto del rinnovo del C.C.N.L. a fronte del quale la società ha ricevuto dei contributi iscritti tra i ricavi da Stato ed altri Enti. Pertanto, tenendo conto dei suddetti contributi, la variazione del costo del lavoro tra i due esercizi risulta pari al 2,3%.

A livello di risultato operativo l'effetto positivo correlato ai minori ammortamenti (- € 7,2 milioni) legati al nuovo piano di ammortamento è in parte mitigato dai maggiori accantonamenti ai fondi rischi per € 1,4 milioni e dalla riduzione del saldo dei proventi ed oneri diversi dovuto alle minori plusvalenze realizzate dalla cessione degli autobus e degli automezzi per € 2,5 milioni.

Il saldo della gestione finanziaria pur rimanendo negativo per € 1,3 milioni presenta un miglioramento rispetto al precedente esercizio, in cui risultava negativo per € 4,1 milioni, grazie alle minori svalutazioni operate sulle partecipazioni detenute.

Il saldo della gestione straordinaria, pur rimanendo positivo, presenta un decremento pari a € 1,1 milioni passando da € 4 milioni nel 2003 ad € 2,9 milioni nel 2004.

La posizione finanziaria netta della società è positiva per € 22,1 milioni e subisce un decremento pari a € 16,9 milioni rispetto al 31 dicembre 2003 essenzialmente correlabile alla diminuzione delle disponibilità liquide.

FERCREDIT S.p.A.

Principali indicatori	2004	2003
	(in milioni di euro)	
Proventi finanziari (1)	19,7	21,8
Margine di interesse	9,3	9,3
% su proventi finanziari	47,2%	42,7%
Costo del lavoro	2,3	2,2
Risultato della gestione ordinaria	11,9	11,6
Risultato netto d'esercizio	5,1	5,1
Flusso di cassa da attività di esercizio	(39,2)	6,7

	31.12.2004	31.12.2004
Crediti fattorizz. al netto dei debitor/ced.	460,2	415,5
Indebitamento / (avanzo) finanziario netto	499	452
Patrimonio di vigilanza	76,4	61,4
Consistenza di personale (numero)	31	32

(1) al netto degli ammort. dei beni destinati alla locaz. 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

La società ha conseguito, per l’esercizio 2004, un buon risultato di gestione (anche se sostanzialmente uguale a quello del 2003) in quanto lo stesso è stato ottenuto in un mercato come sempre estremamente concorrenziale e caratterizzato da margini molto più contenuti rispetto al passato. A tale risultato si è giunti grazie ad una attenta analisi degli impieghi ed al contenimento dei costi operativi.

Il factoring è sicuramente il comparto caratterizzato dalle migliori prestazioni. Esso risulta in crescita, come testimoniato dai valori di fine esercizio dei crediti fattorizzati al netto dei debiti verso cedenti, in aumento del 10,8% rispetto all’esercizio precedente. I volumi intermediati (turnover) hanno raggiunto quota € 3.239 milioni, con una crescita del 12,7% rispetto a € 2.873 milioni dell’esercizio precedente. Tale turnover è stato realizzato per circa il 73% con debitori ceduti delle società del Gruppo Ferrovie dello Stato (93% nel precedente esercizio)

La società chiude l’esercizio 2004 facendo registrare un utile di € 5,1 milioni, dopo ammortamenti e accantonamenti per complessivi € 11,3 milioni ed imposte per € 3,4 milioni.

Il margine di interesse si attesta, come nel precedente esercizio, ad € 9,3 milioni. La sua stabilità riflette sia la situazione di stasi che attraversa il comparto leasing, i cui ricavi netti passano da € 2 milioni a € 1,6 milioni, sia il ribasso dei tassi nominali che incidono

sui restanti settori in cui opera maggiormente la società: il factoring ed il consumer credit. Sul lato dei costi, si registra, come accennato precedentemente, un contenimento degli oneri finanziari, relativi alle esposizioni verso enti creditizi e finanziari, che passano da € 12,6 milioni a € 10,4 milioni (- 17,4%). La loro incidenza sul totale dei proventi finanziari è del 53%, contro il 57,5% del 2003.

Il costo del lavoro passa da € 2,2 milioni a € 2,3 milioni registrando un aumento del 4,5% come effetto sia del rinnovo del Contratto Collettivo di Lavoro del settore del credito, sia per l'incremento della parte di retribuzione variabile legata all'andamento aziendale.

Risulta leggermente in flessione la redditività delle attività finanziarie che si attesta al 3,8% contro il 4,4% del 2003. A questa redditività è da contrapporre un costo medio annuo dell'indebitamento pari al 2,2%, in miglioramento rispetto al 2,8% registrato nel corso del 2003.

La società ha effettuato investimenti per € 4,5 milioni (€ 8 milioni nel precedente esercizio) per l'acquisto di beni destinati alla locazione finanziaria. Tali investimenti sono stati totalmente coperti dall'autofinanziamento della gestione reddituale, pari a € 12,9 milioni (€ 12,8 milioni nel 2003).

A fine esercizio 2004 il patrimonio di vigilanza della Società, calcolato secondo la normativa della Banca d'Italia, è cresciuto da € 61,4 milioni di fine 2003 a oltre € 76 milioni. Per effetto di tale incremento Fercredit ha raggiunto un considerevole margine di operatività aziendale.

Si segnala che la Banca d'Italia, nell'ambito delle verifiche periodicamente effettuate presso tutti gli intermediari finanziari, ha effettuato, per la prima volta, un'ispezione presso la società, esaminandone gli aspetti organizzativi e quelli relativi all'erogazione e gestione del credito alla clientela. La relazione di verifica inviata successivamente e discussa con i rappresentanti della Vigilanza non ha evidenziato anomalie e irregolarità di rilievo, limitandosi ad alcuni suggerimenti di tipo organizzativo e gestionale.

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 Communication 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 2004 la società ha realizzato un volume d'affari di € 225,2 milioni, di cui circa il 96% relativo al suddetto contratto di outsourcing, ed un risultato netto positivo di € 13,9 milioni (€ 16,9 milioni nel 2003). Il decremento del risultato è dovuto essenzialmente all’incremento più che proporzionale dei costi operativi (25,5%) rispetto ai ricavi operativi (18,3%), che ha portato ad una riduzione di € 4,3 milioni del margine operativo lordo, ai maggiori ammortamenti per effetto delle acquisizioni del periodo e a una minore incidenza del saldo dei proventi/oneri diversi. Il risultato netto è infine influenzato da un saldo della gestione finanziaria positivo per circa € 0,5 milioni (€ 0,2 milioni nel 2003), dal saldo delle componenti straordinarie negativo per € 0,5 milioni (negativo per € 1,6 milioni nel 2003) ed imposte per € 11,6 milioni (€ 14,7 milioni nel 2003).

- **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 2004 essa ha realizzato un volume d'affari di € 3,3 milioni (- 26,6% rispetto al 2003) ed un risultato economico leggermente negativo (€ 0,1 milioni) che si confronta con il sostanziale pareggio del precedente esercizio.
- **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 2004 la società ha realizzato, svolgendo principalmente attività di certificazione, un risultato economico in sostanziale pareggio.

I FATTI DI RILIEVO INTERVENUTI DOPO LA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO

- Il 28 gennaio 2005 Trenitalia S.p.A. ha esercitato 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. La cessione si è perfezionata in data 8 febbraio 2005.
- In data 15 febbraio 2005 è stato perfezionato l'acquisto da parte di FS Cargo S.p.A. 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
- In data 3 marzo 2005, in accordo al mandato conferito, a seguito di apposito Decreto del Ministero dell'Economia e delle Finanze, da RFI S.p.A. e TAV S.p.A. ad Infrastrutture S.p.A. per il rifinanziamento e la ristrutturazione del debito contratto ai sensi della legge n. 78/1994 e dei correlati contratti di copertura del tasso di interesse, è stata definita con Infrastrutture S.p.A. e con le parti correlate la ristrutturazione di quattro finanziamenti in essere al 31 dicembre 2004 per complessivi € 1.350 mila con quattro finanziamenti stipulati con tre diversi istituti (due con West DL – uno con Banca Opi – uno con Dexia Crediop). Tale operazione ha comportato la stipula di quattro nuovi Project Loan Tranches, a tasso fisso, con Infrastrutture S.p.A. per un ammontare complessivo pari al debito estinto.
- Il 14 marzo 2005 è stato 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.

EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

- **Prospettive dell'esercizio in corso**

Del Gruppo

I risultati economici del Gruppo Ferrovie dello Stato sono stati, nel recente passato ed in particolar modo nel 2004, condizionati dal mantenimento ai livelli del 2001 delle tariffe viaggiatori sulla media e lunga percorrenza. L'eventuale mancato superamento di tale misura renderebbe più difficile il necessario raggiungimento della redditività aziendale.

Nonostante la criticità sopra menzionata, il Gruppo prevede di investire in maniera significativa in qualità e sviluppo sia attraverso la controllata Trenitalia S.p.A., al fine di ulteriormente accelerare il rinnovo del parco rotabile, sia attraverso il gestore dell'infrastruttura RFI S.p.A., per il completamento delle linee ad Alta Velocità e dei grandi nodi urbani, sia infine attraverso le altre società del Gruppo al fine, tra l'altro, di migliorare l'immagine delle stazioni e potenziare i servizi di logistica.

Quello degli investimenti è il presupposto per perseguire la strategia, avviata nell'ultima parte del 2004, di crescita dei volumi di traffico e dei ricavi sia sui mercati nazionali che sui mercati internazionali; tale strategia, associata ad azioni di recupero di produttività ed efficienza e ad un quadro normativo in materia tariffaria coerente con quello proprio dei principali paesi europei, intende perseguire uno strutturale miglioramento delle performance della gestione operativa.

Anche al fine di minimizzare l'impatto a conto economico del programma di investimenti, l'azienda prevede la continuazione del piano di valorizzazione e di dismissione del patrimonio immobiliare non strumentale del Gruppo.

Di Ferrovie dello Stato S.p.A

Le previsioni sull'andamento economico della capogruppo Ferrovie dello Stato S.p.A. per l'esercizio 2005, al netto delle eventuali svalutazioni delle proprie partecipazioni, indicano il conseguimento di un sostanziale break – even economico.

Questo in presenza di valori di ricavi e di costi allineati ai valori 2004 ed in assenza di proventi finanziari straordinari che hanno caratterizzato la gestione degli anni precedenti.

- **Profili evolutivi**

Per realizzare condizioni di pareggio contabile, appare indispensabile ormai un aumento non irrilevante della tariffa passeggeri. L'azienda continuerà, certo, nella sua instancabile azione volta a ridurre i costi e ad accrescere l'efficienza: ma questa azione da sola non basta, sia perché i margini di recupero si vanno assottigliando, sia perché in parte tali margini debbono essere destinati al miglioramento della qualità del servizio per adeguarlo alle crescenti aspettative degli utenti.

Naturalmente, il raggiungimento del pareggio contabile resta in ogni caso subordinato al fatto che, anche per il futuro, lo sviluppo e l'adeguamento della rete infrastrutturale resti a totale carico dello stato e che, di conseguenza, nessun tipo di onere – né per interessi, né per ammortamenti ricada sul bilancio del Gruppo Ferrovie dello Stato. Finora, avendo lo Stato corrisposto le risorse occorrenti a titolo di capitale sociale, il risultato di tenere indenne il bilancio del Gruppo da detti oneri è stato ottenuto grazie all'utilizzo per la rete storica del fondo di ristrutturazione costituito con la legge 448/98 e successivamente integrato, nel corso del 2002, in sede di recepimento delle valutazioni peritali del patrimonio economico di RFI S.p.A. A tale fondo, infatti si fa ricorso per neutralizzare l'effetto sul conto economico consolidato degli ammortamenti imputati ai diversi esercizi. In vista dell'esaurimento del fondo, occorre che in futuro lo Stato corrisponda le risorse non più a titolo di capitale sociale ma, per ovvie ragioni, a titolo di contributo.

Analogo discorso vale per il sistema Alta Velocità / Alta Capacità. Fin qui tale sistema non ha inciso in alcun modo sul conto economico consolidato perché tutti i costi inerenti alla sua realizzazione, ivi compresi i cospicui interessi passivi sull'indebitamento, sono stati capitalizzati. Quando l'"Alta Velocità" entrerà in esercizio, gli oneri per il servizio del debito faranno carico a RFI S.p.A./TAV S.p.A. solo nei limiti dei "margini" prodotti dalla gestione del servizio, mentre l'eccedenza è previsto faccia carico allo Stato. Ora è chiaro che il pareggio di bilancio di RFI S.p.A. resta subordinato anche al fatto che lo Stato si faccia tempestivamente e integralmente carico di questa eccedenza.

**PROPOSTA DI DESTINAZIONE DEL RISULTATO DELL'ESERCIZIO DI
FERROVIE DELLO STATO S.p.A.**

Il bilancio della società, chiuso al 31 dicembre 2004, evidenzia una perdita di € 344.853.593, per la quale si propone il rinvio a nuovo.

Roma, 28 Aprile 2005

Il Consiglio di Amministrazione

Il Presidente



Gruppo Ferrovie dello Stato

**Bilancio consolidato
al
31 dicembre 2004**

(importi in euro)			
STATO PATRIMONIALE ATTIVO	31.12.2004	31.12.2003	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	325.319	370.171	(44.852)
2) Costi di ricerca, di sviluppo e di pubblicità	20.627.186	16.334.185	4.293.001
3) Diritti di brevetto industriale e diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno	1.041.265	1.079.449	(38.184)
4) Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	143.668.741	116.078.056	27.590.685
5) Avviamento	476.846	529.206	(52.360)
6) Immobilizzazioni in corso e acconti	631.267.815	558.051.066	73.216.749
7) Altre	91.163.731	80.885.223	10.278.508
8) Differenza di consolidamento	0	611.340	(611.340)
Totale I	888.570.903	773.938.696	114.632.207
II. IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI			
1) Terreni, fabbricati e infrastruttura ferroviaria e portuale	44.708.625.783	45.399.954.645	(691.328.862)
2) Materiale rotabile, navi traghetto, impianti e macchinario	6.009.584.451	5.933.283.448	76.301.003
3) Attrezzature industriali e commerciali	189.075.338	170.224.016	18.851.322
4) Altri beni	117.585.943	118.383.356	(797.413)
5) Immobilizzazioni in corso e acconti	26.324.087.582	20.424.310.313	5.899.777.269
Totale II	77.348.959.097	72.046.155.778	5.302.803.319
III. IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE			
1) Partecipazioni in:			
a) Imprese controllate	1.649.949	66.417	1.583.532
b) Imprese collegate	235.826.811	156.083.327	79.743.484
d) Altre imprese	195.419.362	166.748.392	28.670.970
Totale 1)	432.896.122	322.898.136	109.997.986
2) Crediti:			
b) verso imprese collegate			
- esigibili entro l'esercizio successivo	1.115.000	1.070.000	45.000
- esigibili oltre l'esercizio successivo	0	135.000	(135.000)
	1.115.000	1.205.000	(90.000)
d) verso altri			
- esigibili entro l'esercizio successivo	2.552.372	2.164.239	388.133
- esigibili oltre l'esercizio successivo	54.931.530	16.468.473	38.463.057
	57.483.902	18.632.712	38.851.190
Totale 2)	58.598.902	19.837.712	38.761.190
Totale III	491.495.024	342.735.848	148.759.176
Totale B) Immobilizzazioni	78.729.025.024	73.162.830.322	5.566.194.702
C) ATTIVO CIRCOLANTE			
I. RIMANENZE			
1) Materie prime, sussidiarie e di consumo	878.732.425	843.438.899	35.293.526
2) Prodotti in corso di lavorazione e semilavorati	1.563.101	0	1.563.101
3) Lavori in corso su ordinazione	22.236.573	17.487.168	4.749.405
4) Prodotti finiti e merci	139.500	761.356	(621.856)
5) Acconti	5.333.157	4.409.486	923.671
6) Cespiti radiati da alienare	13.239.673	7.686.428	5.553.245
7) Immobili e terreni trading	1.233.706.510	1.663.844.058	(430.137.548)
Totale I	2.154.950.939	2.537.627.395	(382.676.456)

(importi in euro)			
STATO PATRIMONIALE ATTIVO	31.12.2004	31.12.2003	Differenze
II. CREDITI			
1) Verso clienti			
- esigibili entro l'esercizio successivo	1.503.078.385	1.315.254.693	187.823.692
- esigibili oltre l'esercizio successivo	366.596.392	386.120.129	(19.523.737)
	<u>1.869.674.777</u>	<u>1.701.374.822</u>	<u>168.299.955</u>
2) Verso imprese controllate			
- esigibili entro l'esercizio successivo	6.408.370	8.016.224	(1.607.854)
- esigibili oltre l'esercizio successivo	0	0	0
	<u>6.408.370</u>	<u>8.016.224</u>	<u>(1.607.854)</u>
3) Verso imprese collegate			
- esigibili entro l'esercizio successivo	51.350.583	61.539.618	(10.189.035)
- esigibili oltre l'esercizio successivo	5.433.875	4.368.352	1.065.523
	<u>56.784.458</u>	<u>65.907.970</u>	<u>(9.123.512)</u>
4 bis) Crediti tributari			
- esigibili entro l'esercizio successivo	1.833.711.859	1.563.344.051	270.367.808
- esigibili oltre l'esercizio successivo	1.252.037.349	960.239.623	291.797.726
	<u>3.085.749.208</u>	<u>2.523.583.674</u>	<u>562.165.534</u>
4 ter) Imposte anticipate			
- esigibili entro l'esercizio successivo	4.929.922	4.986.363	(56.441)
- esigibili oltre l'esercizio successivo	3.754.038	7.455.166	(3.701.128)
	<u>8.683.960</u>	<u>12.441.529</u>	<u>(3.757.569)</u>
5) Verso altri			
- esigibili entro l'esercizio successivo	3.736.388.796	3.572.995.803	163.392.993
- esigibili oltre l'esercizio successivo	12.610.183	91.107.864	(78.497.681)
	<u>3.748.998.979</u>	<u>3.664.103.667</u>	<u>84.895.312</u>
Totale II	<u>8.776.299.752</u>	<u>7.975.427.886</u>	<u>800.871.866</u>
III. ATTIVITÀ FINANZIARIE CHE NON COSTITUISCONO IMMOBILIZZAZIONI			
1) Partecipazioni in imprese controllate	0	28.321	(28.321)
2) Partecipazioni in imprese collegate	840.000	0	840.000
4) Altre partecipazioni	274	274	0
6) Altri titoli	12.126.935	14.609.871	(2.482.936)
Totale III	<u>12.967.209</u>	<u>14.638.466</u>	<u>(1.671.257)</u>
IV. DISPONIBILITÀ LIQUIDE			
1) Depositi bancari e postali	780.100.815	1.138.804.388	(358.703.573)
2) Assegni	3.849.001	731.184	3.117.817
3) Denaro e valori in cassa	40.710.559	45.685.036	(4.974.477)
4) Conti correnti di Tesoreria	1.224.923.722	1.106.542.744	118.380.978
Totale IV	<u>2.049.584.097</u>	<u>2.291.763.352</u>	<u>(242.179.255)</u>
Totale C) Attivo circolante	<u>12.993.801.997</u>	<u>12.819.457.099</u>	<u>174.344.898</u>
D) RATEI E RISCONTI			
I. DISAGGI SUI PRESTITI	62.569.104	0	62.569.104
II. ALTRI RATEI E RISCONTI	32.501.734	3.950.728	28.551.006
Totale D) Ratei e risconti	<u>95.070.838</u>	<u>3.950.728</u>	<u>91.120.110</u>
TOTALE ATTIVO (A+B+C+D)	<u>91.818.009.859</u>	<u>85.986.350.149</u>	<u>5.831.659.710</u>

(importi in euro)

STATO PATRIMONIALE PASSIVO	31.12.2004	31.12.2003	Differenze
A) PATRIMONIO NETTO			
I. CAPITALE	35.784.870.557	33.120.315.629	2.664.554.928
II. RISERVA DA SOVRAPREZZO DELLE AZIONI	0	0	0
III. RISERVE DI RIVALUTAZIONE	0	0	0
IV. RISERVA LEGALE	10.423.539	4.780.645	5.642.894
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	1.505.191	1.505.158	33
- Riserva da differenze di traduzione	1.687.316	1.687.787	(471)
Totale VII	33.801.460	33.801.898	(438)
VIII. UTILI (PERDITE) PORTATI A NUOVO	211.935.332	197.086.709	14.848.623
IX. UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO	(131.643.222)	20.492.752	(152.135.974)
Patrimonio netto di gruppo	35.909.387.666	33.376.477.633	2.532.910.033
Capitale e riserve di terzi	82.205.145	78.094.972	4.110.173
Utile (Perdita) di terzi	6.963.034	10.059.426	(3.096.392)
Totale A) Patrimonio Netto	35.998.555.845	33.464.632.031	2.533.923.814
B) FONDI PER RISCHI E ONERI			
1) Per trattamento di quiescenza e obblighi simili	2.802.425	2.823.718	(21.293)
2) Per imposte, anche differite	3.662.935	3.791.691	(128.756)
3) Fondo ristrutturazione industriale	120.130.813	145.550.439	(25.419.626)
4) Fondo ristrutturazione ex lege 448/98 e relativo fondo integrativo	23.403.287.059	25.284.078.645	(1.880.791.586)
5) Fondo rettifica valore cespiti	728.684.255	777.545.094	(48.860.839)
6) Fondo manutenzione ordinaria ed interessi intercalari	4.243.191.538	4.243.191.538	0
7) Altri	2.024.601.602	2.440.539.792	(415.938.190)
Totale B) Fondi per rischi e oneri	30.526.360.627	32.897.520.917	(2.371.160.290)
C) TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO			
	3.230.601.557	3.214.240.873	16.360.684
D) DEBITI			
1) Obbligazioni			
- esigibili entro l'esercizio successivo	0	0	0
- esigibili oltre l'esercizio successivo	892.400.000	400.000.000	492.400.000
	892.400.000	400.000.000	492.400.000
3) Debiti verso soci per finanziamenti			
- esigibili entro l'esercizio successivo	316.203	3.340.835	(3.024.632)
- esigibili oltre l'esercizio successivo	0	0	0
	316.203	3.340.835	(3.024.632)
4) Debiti verso banche			
- esigibili entro l'esercizio successivo	1.282.204.896	3.320.515.884	(2.038.310.988)
- esigibili oltre l'esercizio successivo	7.333.183.542	7.561.377.539	(228.193.997)
	8.615.388.438	10.881.893.423	(2.266.504.985)
5) Debiti verso altri finanziatori			
- esigibili entro l'esercizio successivo	20.731.402	35.763.830	(15.032.428)
- esigibili oltre l'esercizio successivo	6.473.511.263	74.842.593	6.398.668.670
	6.494.242.665	110.606.423	6.383.636.242
6) Acconti			
- esigibili entro l'esercizio successivo	102.774.864	106.396.120	(3.621.256)
- esigibili oltre l'esercizio successivo	0	1.168.714	(1.168.714)
	102.774.864	107.564.834	(4.789.970)

(importi in euro)

STATO PATRIMONIALE PASSIVO	31.12.2004	31.12.2003	Differenze
7) Debiti verso fornitori			
- esigibili entro l'esercizio successivo	3.466.971.434	2.641.532.002	825.439.432
- esigibili oltre l'esercizio successivo	0	258.091	(258.091)
	3.466.971.434	2.641.790.093	825.181.341
9) Debiti verso imprese controllate			
- esigibili entro l'esercizio successivo	2.857	3.158.159	(3.155.302)
- esigibili oltre l'esercizio successivo	0	0	0
	2.857	3.158.159	(3.155.302)
10) Debiti verso imprese collegate			
- esigibili entro l'esercizio successivo	124.116.212	85.819.687	38.296.525
- esigibili oltre l'esercizio successivo	0	0	0
	124.116.212	85.819.687	38.296.525
12) Debiti tributari			
- esigibili entro l'esercizio successivo	171.930.962	173.405.295	(1.474.333)
- esigibili oltre l'esercizio successivo	0	0	0
	171.930.962	173.405.295	(1.474.333)
13) Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale			
- esigibili entro l'esercizio successivo	313.697.824	311.336.201	2.361.623
- esigibili oltre l'esercizio successivo	114.480.934	126.893.116	(12.412.182)
	428.178.758	438.229.317	(10.050.559)
14) Altri debiti			
- esigibili entro l'esercizio successivo	1.189.695.342	1.012.062.814	177.632.528
- esigibili oltre l'esercizio successivo	13.132.738	11.345.936	1.786.802
	1.202.828.080	1.023.408.750	179.419.330
Totale D) Debiti	21.499.150.473	15.869.216.816	5.629.933.657
E) RATEI E RISCONTI			
I. AGGI SUI PRESTITI	24.648.180	0	24.648.180
II. ALTRI RATEI E RISCONTI	538.693.177	540.739.512	(2.046.335)
Totale E) Ratei e risconti	563.341.357	540.739.512	22.601.845
TOTALE PASSIVO (A+B+C+D+E)	91.818.009.859	85.986.350.149	5.831.659.710

(importi in euro)

CONTI D'ORDINE	31.12.2004	31.12.2003	Differenze
1. RISCHI			
1.1 Fidejussioni	1.069.710.900	1.315.272.706	(245.561.806)
1.2 Avalli	5.164.569	5.164.569	0
1.3 Altre garanzie personali	12.422.582	14.764.347	(2.341.765)
1.4 Altre garanzie reali	892.400.000	400.000.000	492.400.000
1.5 Altri rischi	1.065.408	2.337.489	(1.272.081)
Totale 1	1.980.763.459	1.737.539.111	243.224.348
2. IMPEGNI			
2.1 Titoli in consegna	194.443	189.960	4.483
2.2 Beni in leasing	422.000	22.027	399.973
2.3 Altri impegni	9.136.247.921	9.230.006.016	(93.758.095)
Totale 2	9.136.864.364	9.230.218.003	(93.353.639)
3. BENI DI TERZI IN CONSEGNA			
3.1 Materiale rotabile in proprietà di Eurofima a garanzia prestiti	324.358.244	715.539.200	(391.180.956)
3.2 Altri beni di terzi	46.750.092	45.785.643	964.449
Totale 3	371.108.336	761.324.843	(390.216.507)
4. ALTRI CONTI D'ORDINE			
4.1 Fonti di finanziamento previste nel contratto di programma e contributi diversi per investimenti da realizzare	22.257.164.000	23.853.329.225	(1.596.165.225)
4.1.1 Somme da ricevere dallo Stato	16.609.000.000	18.073.000.000	(1.464.000.000)
4.1.2 Somme residue a fine esercizio per finanziamenti ricevuti e non ancora spesi	5.648.164.000	5.780.329.225	(132.165.225)
4.2 Fondo di solidarietà	19.532.635	17.469.571	2.063.064
4.3 Altri	9.364.641	378.018.464	(368.653.823)
Totale 4	22.286.061.276	24.248.817.260	(1.962.755.984)
TOTALE CONTI D'ORDINE	33.774.797.435	35.977.899.217	(2.203.101.782)

(importi in euro)

CONTO ECONOMICO	2004	2003	Differenze
A) VALORE DELLA PRODUZIONE			
1) RICAVI DELLE VENDITE E DELLE PRESTAZIONI			
a) prodotti del traffico viaggiatori			
- clientela ordinaria	2.285.282.424	2.246.767.309	38.515.115
- contratto di servizio pubblico con Enti pubblici territoriali	1.311.429.547	1.297.654.860	13.774.687
b) prodotti del traffico merci e poste	834.527.189	758.809.827	75.717.362
c) contratto di servizio pubblico con lo Stato	480.563.145	480.563.145	0
d) altri ricavi delle vendite e delle prestazioni	239.372.941	234.298.895	5.074.046
Totale 1)	5.151.175.246	5.018.094.036	133.081.210
2) VARIAZIONI DELLE RIMANENZE DI PRODOTTI IN CORSO DI LAVORAZIONE, SEMILAVORATI E FINITI	(166.365.964)	(26.032.790)	(140.333.174)
3) VARIAZIONE DEI LAVORI IN CORSO SU ORDINAZIONE	8.196.181	5.475.069	2.721.112
4) INCREMENTI DI IMMOBILIZZAZIONI PER LAVORI INTERNI	1.462.334.713	1.246.935.648	215.399.065
5) ALTRI RICAVI E PROVENTI			
a) contributi in conto esercizio			
- Contratto di Programma	1.304.000.000	382.100.000	921.900.000
- altri	21.415.545	20.537.351	878.194
b) utilizzo Fondo ristrutturazione ex lege 448/98 e relativo fondo integrativo	1.830.781.759	1.926.372.277	(95.590.518)
c) altri ricavi e proventi	856.867.095	1.446.196.604	(589.329.509)
Totale 5)	4.013.064.399	3.775.206.232	237.858.167
Totale A) Valore della produzione	10.468.404.575	10.019.678.195	448.726.380
B) COSTI DELLA PRODUZIONE			
6) PER MATERIE PRIME, SUSSIDIARIE, DI CONSUMO E DI MERCI	750.680.577	720.448.366	30.232.211
7) PER SERVIZI	1.741.798.659	1.610.291.034	131.507.625
8) PER GODIMENTO DI BENI DI TERZI	126.695.538	118.380.778	8.314.760
9) PER IL PERSONALE			
a) salari e stipendi	3.308.558.772	3.283.589.362	24.969.410
b) oneri sociali	844.046.640	841.506.795	2.539.845
c) trattamento di fine rapporto	311.576.130	297.266.219	14.309.911
c) altri costi	6.301.853	7.047.840	(745.987)
Totale 9)	4.470.483.395	4.429.410.216	41.073.179
10) AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI			
a) ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	78.034.883	60.570.508	17.464.375
b) ammortamento delle immobilizzazioni materiali	2.482.651.841	2.466.673.409	15.978.432
c) altre svalutazioni delle immobilizzazioni	4.603.215	130.843	4.472.372
d) svalutazione dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilità liquide	24.097.290	29.460.501	(5.363.211)
Totale 10)	2.589.387.229	2.556.835.261	32.551.968
11) VARIAZIONI DELLE RIMANENZE DI MATERIE PRIME, SUSSIDIARIE, DI CONSUMO E MERCI	(36.772.348)	9.126.075	(45.898.423)
12) ACCANTONAMENTI PER RISCHI	184.532.630	131.577.594	52.955.036
13) ALTRI ACCANTONAMENTI	10.515.950	34.216.108	(23.700.158)
14) ONERI DIVERSI DI GESTIONE	89.562.079	108.702.835	(19.140.756)
Totale B) Costi della produzione	9.926.883.709	9.718.988.267	207.895.442
Differenza tra valore e costi della produzione (A-B)	541.520.866	300.689.928	240.830.938

(importi in euro)

CONTO ECONOMICO	2004	2003	Differenze
C) PROVENTI E ONERI FINANZIARI			
15) PROVENTI DA PARTECIPAZIONI			
- in imprese controllate e collegate	237.027	45.609.063	(45.372.036)
- in altre imprese	1.832.290	2.120.195	(287.905)
Totale 15)	2.069.317	47.729.258	(45.659.941)
16) ALTRI PROVENTI FINANZIARI			
a) da crediti iscritti nelle immobilizzazioni:			
- da imprese controllate e collegate	29.480	4.223	25.257
- da altri	3.568	16.789	(13.221)
Totale a)	33.048	21.012	12.036
c) da titoli iscritti all'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni	291.089	319.979	(28.890)
d) proventi diversi dai precedenti:			
- da imprese controllate e collegate	770.448	294.460	475.988
- da altri	124.334.035	124.321.460	12.575
Totale d)	125.104.483	124.615.920	488.563
Totale 16)	125.428.620	124.956.911	471.709
17) INTERESSI ED ALTRI ONERI FINANZIARI			
- verso imprese controllate e collegate	362.452	121.318	241.134
- verso altri			
- su debiti obbligazionari	9.715.565	49.222	9.666.343
- su debiti verso Istituti finanziari	599.828.602	370.623.917	229.204.685
- oneri finanziari diversi	20.495.254	11.578.388	8.916.866
Totale 17)	630.401.873	382.372.845	248.029.028
17 bis) Utili e (perdite) su cambi	(39.141.295)	(2.565.951)	(36.575.344)
Totale C) Proventi e oneri finanziari	(542.045.231)	(212.252.627)	(329.792.604)
D) RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITÀ FINANZIARIE			
18) RIVALUTAZIONI			
a) di partecipazioni	24.718.863	7.386.530	17.332.333
19) SVALUTAZIONI			
a) di partecipazioni	5.249.531	5.653.743	(404.212)
Totale D) Rettifiche di valore di attività finanziarie	19.469.332	1.732.787	17.736.545

(importi in euro)

CONTO ECONOMICO	2004	2003	Differenze
E) PROVENTI E ONERI STRAORDINARI			
20) PROVENTI STRAORDINARI			
a) plusvalenze da alienazioni	566.346	19.403.578	(18.837.232)
c) contributi per ristrutturazione industriale (esodi anticipati)	39.481.341	25.201.910	14.279.431
d) altri proventi	173.064.819	213.302.669	(40.237.850)
Totale 20)	213.112.506	257.908.157	(44.795.651)
21) ONERI STRAORDINARI			
a) minusvalenze da alienazioni	51.283.196	19.282.741	32.000.455
b) imposte relative ad esercizi precedenti	6.719.042	11.549.059	(4.830.017)
c) costi per esodi anticipati	39.964.041	25.201.910	14.762.131
e) altri oneri	80.243.263	110.532.629	(30.289.366)
Totale 21)	178.209.542	166.566.339	11.643.203
Totale E) Proventi e oneri straordinari	34.902.964	91.341.818	(56.438.854)
Risultato prima delle imposte (A-B+/-C+/-D+/-E)	53.847.931	181.511.906	(127.663.975)
22) IMPOSTE SUL REDDITO DELL'ESERCIZIO			
CORRENTI, DIFFERITE E ANTICIPATE			
a) imposte correnti	175.323.046	161.495.847	13.827.199
b) imposte differite e anticipate	3.205.073	(10.536.119)	13.741.192
Totale 22)	178.528.119	150.959.728	27.568.391
Utile (perdita) dell'esercizio	(124.680.188)	30.552.178	(155.232.366)
(UTILE) PERDITA DI PERTINENZA DI TERZI	(6.963.034)	(10.059.426)	3.096.392
UTILE (PERDITA) DI PERTINENZA DEL GRUPPO	(131.643.222)	20.492.752	(152.135.974)



**Nota Integrativa
al bilancio consolidato
al 31 dicembre 2004**

SEZIONE 1

Contenuto e forma del bilancio consolidato

Il bilancio consolidato chiuso al 31 dicembre 2004 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 2004 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 2004 è entrata a far parte dell'area di consolidamento la società:

- FS Railfreight S.r.l. (già Cargo Svizzera Italia S.r.l.), in quanto a seguito dell'ulteriore acquisto da parte di FS Cargo S.p.A., avvenuto in data 11 novembre 2004, la quota di partecipazione al capitale sociale è passata dal 50% al 100%.

Metodi di consolidamento

Il consolidamento con il metodo dell'integrazione globale si può così sintetizzare:

- assunzione delle attività e delle passività e 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 2004 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 2003.

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.

Per quanto riguarda i terreni strumentali alla propria attività, la società RFI S.p.A., nel corso del 2004, ha proceduto all'azzeramento dell'aliquota d'ammortamento che fino all'esercizio 2003 era pari allo 0,5%, mentre per il parco circolante in uso per il Trasporto Pubblico Locale la società SITA S.p.A. ha ritenuto ragionevole modificare l'aliquota dal 12,5% al 6,25%, in coerenza con una più puntuale valutazione della vita utile di tali cespiti.

L'effetto risultante da tali variazioni nell'esercizio 2004 nel calcolo degli ammortamenti rispetto alle aliquote precedenti è evidenziato nelle specifiche sezioni della Nota integrativa.

Le aliquote di ammortamento utilizzate sono le seguenti:

Terreni e fabbricati

Terreni patrimoniali	0,0%
Fabbricati civili strumentali	2,0%
Fabbricati industriali	2,0%
Fabbricati civili non strumentali	1,5%
Parcheggi	1,5%

Infrastrutture ferroviarie e portuali

Terreni strumentali	0,0%
Corpo stradale	2,0%
Impianti di trazione elettrica :	
Sovrastruttura linea	5,0%
Impianti di sicurezza e segnalamento	9,0%
Impianti di telecomunicazione e telematici	4,0%
Linee a fibre ottiche	4,0%
Impianti di illuminazione:	
Meccanismi fissi e speciali	6,0%
Costruzioni leggere	5,0%
Impianti idrici	4,0%
Impianti di depurazione	4,0%
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

Materiale rotabile ante 1986	6,67%
------------------------------	-------

Materiale rotabile	4%
Materiale rotabile da compravendita ramo d'azienda	5%
Manutenzione incrementativa (grandi interventi e revamping)	5%-5,5%
Manutenzione incrementativa	20,0%
Scorta tecnica per materiale rotabile	5,0%
Scorta tecnica per materiale rotabile da compravendita ramo d'azienda	7,5%
Navi traghetto	7,5%
Scorta tecnica per navi traghetto	7,5%
Impianti industriali	
Macchinari e tecnologie d'officina	10%
Impianti fissi magazzini industriali serbatoi	4,0%
Magazzini industriali	2,0%
Attrezzatura industriale	
Mezzi circolanti su strada	7,5%
Macchinari e attrezzatura	10,0%
Mezzi di carico	10,0%
Impianti di comunicazione	25,0%
Altri beni	
Autoveicoli	20% e 25%
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 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.

I costi per lavori di manutenzione straordinaria sul materiale rotabile, programmati periodicamente dalla controllata Trenitalia S.p.A., sono iscritti come segue:

- il costo dei lavori di grande manutenzione e di totale ricostruzione, che intervengono indicativamente al diciottesimo e al venticinquesimo anno di vita del cespite, è portato ad incremento dei beni ed è ammortizzato per la durata di vita residua utile;
- il costo dei lavori di manutenzione incrementativa, orientata al costante aggiornamento tecnologico, che intervengono a scadenze più brevi, è ammortizzato mediamente in cinque anni.

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

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 allinearli 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 legge 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 delle valutazioni peritali del patrimonio economico di RFI S.p.A ed è stato utilizzato negli esercizi 2002, 2003 e 2004 per far fronte agli oneri derivanti dagli ammortamenti e dalle svalutazioni 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, 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.

E' esposto in bilancio al netto degli utilizzi effettuati a rettifica diretta del valore di carico dei cespiti ritenuti non redditizi, nonché degli utilizzi effettuati proporzionalmente agli ammortamenti degli ulteriori cespiti considerati non pienamente redditizi. Tali utilizzi sono iscritti nel valore della produzione.

Fondo oneri di manutenzione ordinaria

Il fondo è stato costituito in sede di recepimento nel bilancio di RFI S.p.A. 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 vengano erogati dallo Stato contributi in conto esercizio.

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 nella legge n. 191 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";
- con legge 30 dicembre 2004, n. 311 (Legge finanziaria 2005), all'art. 1, comma 299, è stata disposta un'ulteriore riduzione di 90 milioni di euro relativamente al cap. 1541 per l'esercizio 2005.

Conseguentemente, ancorché si sia ritenuto di non procedere per l'esercizio 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), si è ritenuto prudentiale mantenere nel passivo l'ammontare relativo al fondo in questione.

Fondo interessi intercalari

A causa dell'evolversi del contesto regolamentare di riferimento, nell'esercizio 2004 RFI S.p.A. non ha corrisposto a TAV S.p.A. contributi in conto esercizio per interessi intercalari e pertanto il fondo relativo non è stato utilizzato. L'evoluzione continua del quadro normativo concernente le modalità di finanziamento del sistema Alta Velocità/Alta Capacità non può far escludere che in futuro potranno essere sostenuti altri oneri comunque connessi all'avvio delle linee Alta Velocità/Alta Capacità (quali ad esempio gli oneri manutentivi). Conseguentemente si è ritenuto prudentiale 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, dovuta al 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., 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 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 2003, 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 2004 ammontano a € 8.445.729 mila, così determinati:

- incremento immobilizzazioni immateriali, esclusa la differenza di consolidamento, per € 156.800 mila, al lordo dei contributi in conto impianti per € 32 mila;
- incremento immobilizzazioni materiali per € 8.373.096 mila, al lordo dei contributi in conto impianti per € 319.334 mila;
- decremento per gli acconti versati nell'esercizio per € 418.904 mila;
- incremento per gli anticipi recuperati nell'esercizio per € 334.737 mila.

Immobilizzazioni immateriali

La posta ammonta a € 888.571 mila, con una variazione in aumento di € 114.633 mila rispetto al 31 dicembre 2003.

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 2003 per € 36.400 mila.

Gli incrementi del costo storico della voce "Immobilizzazioni in corso" sono riconducibili essenzialmente a RFI S.p.A., per costi sostenuti a fronte di progetti, studi e software in corso di realizzazione (€ 86.996 mila); a Trenitalia S.p.A. per migliorie su beni di terzi ancora in fase

di realizzazione (€ 21.144 mila); a Ferrovie dello Stato S.p.A. per costi sostenuti per la realizzazione e lo sviluppo del software relativo al sistema informativo di Gruppo (€ 18.225 mila) e a Centostazioni S.p.A. per i costi sostenuti per la progettazione delle opere di valorizzazione dei complessi di stazione (€ 5.848 mila).

L'incremento della voce "Altre" è riconducibile per € 12.072 mila a TAV S.p.A., ed è dovuto alle commissioni riconosciute 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".

La differenza di consolidamento, che rappresenta il valore residuale tra il valore di carico delle partecipazioni e la frazione di patrimonio netto all'atto del primo consolidamento, al 31 dicembre 2004 risulta completamente ammortizzata.

Tutti i costi sono ammortizzati in cinque anni, ad eccezione dei 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, nonché dalla voce "Altre" alla voce "Cespiti radiati da alienare" tra le rimanenze.

Tabella 1

IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI	COSTO ORIGINARIO				
	Valori al 31.12.2003	Incrementi	Decrementi per dismissioni	Trasf.ti da LIC e riclassifiche	Valori al 31.12.2004
Costi di impianto e di ampliamento					
- Spese di costituzione e aumento di capitale	2.183	11	(2)	(23)	2.169
- Spese di ampliamento	265	71		93	429
	2.448	82	(2)	70	2.598
Costi di ricerca, di sviluppo e di pubblicità					
- Spese di ricerca e sviluppo	75.665			11.972	87.637
- Spese di pubblicità	927				927
	76.592			11.972	88.564
Diritto di brevetto industriale e diritti di utilizzo delle opere dell'ingegno	5.354	973		8	6.335
Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	214.935	2.195	(2.029)	82.518	297.619
Avviamento	7.271	11		(1.771)	5.511
Immobilizzazioni in corso e acconti					
- Immobilizzazioni in corso					
- costo storico	558.203	139.148	(16.310)	(49.652)	631.389
- contributi in conto capitale		(32)			(32)
- Acconti	5	73	(10)		68
	558.208	139.189	(16.320)	(49.652)	631.425
Altre	175.596	14.318	(570)	5.770	195.114
Differenza di consolidamento	42.172	3.214			45.386
TOTALE	1.082.576	159.982	(18.921)	48.915	1.272.552

Tabella 2

IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI	AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI				
	Valori al 31.12.2003	Incrementi	Decrementi per dismissioni	Riclassifiche	Valori al 31.12.2004
Costi di impianto e di ampliamento					
- Spese di costituzione e aumento di capitale					
- ammortamenti	1.915	73	(2)	(19)	1.967
- svalutazioni					
- Spese di ampliamento					
- ammortamenti	163	55		88	306
- svalutazioni					
	2.078	128	(2)	69	2.273
Costi di ricerca, di sviluppo e di pubblicità					
- Spese di ricerca e sviluppo					
- ammortamenti	59.821	7.434			67.255
- svalutazioni					
- Spese di pubblicità					
- ammortamenti	437	245			682
- svalutazioni					
	60.258	7.679			67.937
Diritto di brevetto industriale e diritti di utilizzo delle opere dell'ingegno					
- ammortamenti	4.274	1.011		8	5.293
- svalutazioni					
	4.274	1.011		8	5.293
Concessioni, licenze, marchi e diritti simili					
- ammortamenti	98.857	55.999	(894)	(12)	153.950
- svalutazioni					
	98.857	55.999	(894)	(12)	153.950
Avviamento					
- ammortamenti	6.742	63		(1.771)	5.034
- svalutazioni					
	6.742	63		(1.771)	5.034
Immobilizzazioni in corso e acconti					
- svalutazioni	157				157
Altre					
- ammortamenti	94.543	9.331	(378)	392	103.888
- svalutazioni	168	26	(131)		63
	94.711	9.357	(509)	392	103.951
Differenza di consolidamento					
- ammortamenti	41.561	3.825			45.386
TOTALE	308.638	78.062	(1.405)	(1.314)	383.981

Tabella 3

IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI	VALORI NETTI					
	31.12.2003			31.12.2004		
	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	2.183	1.915	268	2.169	1.967	202
- Spese di ampliamento	265	163	102	429	306	123
	2.448	2.078	370	2.598	2.273	325
Costi di ricerca, di sviluppo e di pubblicità						
- Spese di ricerca e sviluppo	75.665	59.821	15.844	87.637	67.255	20.382
- Spese di pubblicità	927	437	490	927	682	245
	76.592	60.258	16.334	88.564	67.937	20.627
Diritto di brevetto industriale e diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno	5.354	4.274	1.080	6.335	5.293	1.042
Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	214.935	98.857	116.078	297.619	153.950	143.669
Avviamento	7.271	6.742	529	5.511	5.034	477
Immobilizzazioni in corso e acconti						
- Immobilizzazioni in corso	558.203	157	558.046	631.357	157	631.200
- Acconti	5		5	68		68
	558.208	157	558.051	631.425	157	631.268
Altre	175.596	94.711	80.885	195.114	103.951	91.163
Differenza da consolidamento	42.172	41.561	611	45.386	45.386	0
TOTALE	1.082.576	308.638	773.938	1.272.552	383.981	888.571

Immobilizzazioni materiali

La posta ammonta a € 77.348.959 mila con una variazione in aumento di € 5.302.803 mila rispetto al 31 dicembre 2003.

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 2003 per € 36.400 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 (€ 4.350.784 mila, al lordo dei contributi conto impianti per € 48.881 mila); a RFI S.p.A. per i costi di ristrutturazione dell'infrastruttura ferroviaria (€ 2.344.018 mila, al lordo dei contributi conto impianti per € 249.068 mila) ed a Trenitalia S.p.A. per costi relativi soprattutto a commesse di acquisto del materiale rotabile e revamping

(€ 1.234.027 mila, al lordo dei contributi conto impianti per € 320 mila). In particolare, per quest'ultima tipologia l'incremento deriva dalla capitalizzazione di costi interni relativi alle manutenzioni straordinarie effettuate sul materiale rotabile, sia dalle officine interne che da quelle private.

L'incremento della voce "Acconti" è anch'esso riconducibile a TAV S.p.A. (€ 351.772 mila), RFI S.p.A. (€ 28.704 mila) e Trenitalia S.p.A. (€ 38.343 mila) per anticipi versati agli appaltatori per la realizzazione delle opere sopra descritte.

La voce "Immobilizzazioni in corso e acconti" include € 17.841.933 mil (€ 13.385.103 mila nel 2003) 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.

Gli ammortamenti imputati nell'anno sono stati calcolati su tutti i cespiti ammortizzabili al 31 dicembre 2004, applicando le aliquote indicate nella tabella riportata nella Sezione 2 "Criteri di redazione del bilancio consolidato e criteri di valutazione di Gruppo", ritenute rappresentative della vita economico-tecnica dei beni e corrispondenti a quelle adottate nel precedente esercizio, ad eccezione delle società:

- RFI S.p.A., che, avendo proceduto ad azzerare l'aliquota applicata sui terreni strumentali, ha calcolato minori ammortamenti per € 80.000 mila rispetto al valore calcolato con le precedenti aliquote;
- Sita S.p.A., che ha modificato l'aliquota di ammortamento del parco autobus in uso per il Trasporto Pubblico Locale, passando dal 12,5% al 6,25%. Per effetto di tale modifica sono stati calcolati minori ammortamenti per € 2.872 mila.

Il decremento del fondo svalutazione della voce "Immobilizzazioni in corso", pari a € 17.796 mila, è imputabile ad un effettivo utilizzo da parte di RFI S.p.A.. Il fondo include, inoltre, 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.

L'incremento della svalutazione della voce "Terreni e fabbricati" è dovuto alla società Ferrovie Real Estate S.p.A., che nel corso dell'esercizio 2004 ha allocato una parte del "Fondo oneri e perdite beni patrimoniali" a rettifica del costo originario dei cespiti, per la svalutazione di due officine (Melfi e Saline Joniche), per un importo pari a € 43.773 mila al fine di adeguare il loro valore a quello di mercato.

Dopo l'allocazione del fondo e l'ammortamento del periodo, la società ha provveduto a riclassificare le due officine sopra citate tra le Rimanenze alla voce "Immobili e terreni trading" per € 13.794 mila,

Tabella 1

IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI	COSTO ORIGINARIO				
	Valori al 31.12.2003	Incrementi	Decrementi per dismissioni	Trasferimenti da LIC e riclassifiche	Valori al 31.12.2004
Terreni, fabbricati e infrastruttura ferroviaria e portuale					
- costo storico	63.838.698	6.782	(108.703)	1.163.860	64.900.637
- contributi in conto capitale					
Materiale rotabile, navi traghetto, impianti e macchinario					
- costo storico	9.200.244	4.846	(28.042)	674.132	9.851.180
- contributi in conto capitale	(85.109)	(21.058)		(7.309)	(113.476)
Attrezzature industriali e commerciali					
- costo storico	479.592	1.033	(2.415)	48.028	526.238
- contributi in conto capitale					
Altri beni					
- costo storico	409.171	9.919	(11.124)	36.279	444.245
- contributi in conto capitale				(77)	(77)
Immobilitazioni in corso e acconti					
- Immobilizzazioni in corso					
- costo storico	20.376.101	7.931.685	(45.596)	(1.773.754)	26.488.436
- contributi in conto capitale	(887.338)	(298.276)	2.325	7.386	(1.175.903)
- Acconti	1.021.215	418.831	(25.883)	(334.737)	1.079.426
	20.509.978	8.052.240	(69.154)	(2.101.105)	26.391.959
TOTALE	94.352.574	8.053.762	(219.438)	(186.192)	102.000.706

Tabella 2

IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI	FONDO AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI				
	Valori al 31.12.2003	Incrementi	Decrementi per dismissioni	Riclassifiche	Valori al 31.12.2004
Terreni, fabbricati e infrastruttura ferroviaria e portuale					
- ammortamenti	18.266.943	1.799.949	(20.289)	(22.988)	20.023.615
- svalutazioni	171.800	43.773		(47.177)	168.396
	18.438.743	1.843.722	(20.289)	(70.165)	20.192.011
Materiale rotabile, navi traghetto, impianti e macchinario					
- ammortamenti	1.816.008	611.998	(20.589)	(6.823)	2.400.594
- svalutazioni	1.365.844	3		(38.321)	1.327.526
	3.181.852	612.001	(20.589)	(45.144)	3.728.120
Attrezzature industriali e commerciali					
- ammortamenti	309.294	29.964	(2.123)	(46)	337.089
- svalutazioni	74				74
	309.368	29.964	(2.123)	(46)	337.163
Altri beni					
- ammortamenti	290.766	40.740	(8.736)	(784)	321.986
- svalutazioni	22	4.574			4.596
	290.788	45.314	(8.736)	(784)	326.582
Immobilizzazioni in corso e acconti					
- Immobilizzazioni in corso					
- svalutazioni	74.364		(17.798)		56.566
- Acconti					
- svalutazioni	11.305				11.305
	85.669		(17.798)		67.871
TOTALE	22.306.420	2.531.001	(69.535)	(116.139)	24.651.747

Tabella 3

IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI	VALORI NETTI					
	31.12.2003			31.12.2004		
	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	63.838.698	18.438.743	45.399.955	64.900.637	20.192.011	44.708.626
Materiale rotabile, navi traghetto, impianti e macchinario	9.115.135	3.181.852	5.933.283	9.737.704	3.728.120	6.009.584
Attrezzature industriali e commerciali	479.592	309.368	170.224	526.238	337.163	189.075
Altri beni	409.171	290.788	118.383	444.168	326.582	117.586
Immobilizzazioni in corso e acconti						
- Immobilizzazioni in corso	19.488.763	74.364	19.414.399	25.312.533	56.566	25.255.967
- Acconti	1.021.215	11.305	1.009.910	1.079.426	11.305	1.068.121
	20.509.978	85.669	20.424.309	26.391.959	67.871	26.324.088
TOTALE	94.352.574	22.306.420	72.046.154	102.000.706	24.651.747	77.348.959

Al 31 dicembre 2004 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.

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..

Le variazioni in diminuzione rispetto al 31 dicembre 2003 sono dovute ad alienazioni e radiazioni dei cespiti rivalutati da parte di Sita S.p.A..

Tabella 4

Tipologia di bene	RIVALUTAZIONI EX LEGE AL LORDO DEGLI AMMORTAMENTI AL 31.12.2003				
	L. 2.12.1975	L. 19.3.1983	L. 30.12.1991	Legge	Totale
	n. 576	n. 72	n. 413	Volontaria 1990	Rivalutazioni
Terreni	1	1	0	0	2
Fabbricati industriali	115	580	728	6.194	7.617
Fabbricati civili	1	2	1	0	4
Officine meccaniche	15	48	0		63
Mobili e attrezzature	26	105	0	0	131
Macchine da ufficio	0	1	0	0	1
Autobus di linea	0	63	0	0	63
TOTALE	158	800	729	6.194	7.881

Tipologia di bene	RIVALUTAZIONI EX LEGE AL LORDO DEGLI AMMORTAMENTI AL 31.12.2004				
	L. 2.12.1975 n. 576	L. 19.3.1983 n. 72	L. 30.12.1991 n. 413	Legge Volontaria 1990	Totale Rivalutazioni
Terreni	1	1	0	0	2
Fabbricati industriali	115	580	728	6.194	7.617
Fabbricati civili	1	2	1	0	4
Officine meccaniche	14	44	0		58
Mobili e attrezzature	24	92	0	0	116
Macchine da ufficio	0	1	0	0	1
Autobus di linea	0	45	0	0	45
TOTALE	155	765	729	6.194	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 € 491.495 mila con una variazione in aumento di € 148.759 mila rispetto al 31 dicembre 2003.

Immobilizzazioni finanziarie: Partecipazioni

Le partecipazioni ammontano complessivamente a € 432.896 mila con una variazione in aumento di € 109.998 mila rispetto al 31 dicembre 2003.

Immobilizzazioni finanziarie: Partecipazioni in imprese controllate

La voce ammonta a € 1.650 mila e si è movimentata come segue:

Partecipazioni in imprese controllate	Valori al 31.12.2003	MOVIMENTI DELL'ESERCIZIO		Valori al 31.12.2004
		Incrementi	Decrementi	
Costo originario				
SAP S.r.l. in liquidazione	2.798			2.798
Sve Rail Italia S.r.l.	5	246	(5)	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.	6	1.366		1.372
Totale (a)	2.869	1.612	(5)	4.476
Fondo svalutazione				
SAP S.r.l. in liquidazione	2.798			2.798
Sve Rail Italia S.r.l.	5	28	(5)	28
Totale (b)	2.803	28	(5)	2.826
Valore netto				
SAP S.r.l. in liquidazione	0			0
Sve Rail Italia S.r.l.	0	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.	6	1.366		1.372
TOTALE (a - b)	66	1.584	0	1.650

La voce accoglie i valori di carico delle partecipazioni in società controllate che al 31 dicembre 2004 risultano non operative.

Per quanto riguarda la società Sve Rail Italia S.r.l., nel corso dell'esercizio la controllante Trenitalia S.p.A., a seguito del ripianamento perdite deliberato dall'Assemblea della società, ha provveduto ad azzerare il valore della partecipazione mediante l'utilizzo del fondo svalutazione e ad utilizzare l'apposito fondo costituito nel passivo per coprire il deficit patrimoniale del 2003 (€ 14 mila). Trenitalia S.p.A. ha provveduto, inoltre, ad incrementare il valore della partecipazione a fronte della ricostituzione del capitale sociale (€ 10 mila) e dei versamenti in conto futuri aumenti di capitale sociale apportati alla società (€ 236 mila).

Immobilizzazioni finanziarie: Partecipazioni in imprese collegate

Le partecipazioni in società collegate sono così dettagliate:

Partecipazioni in imprese collegate	31.12.2004	31.12.2003	Differenze
Artesia Sas	135	129	6
ATI Rom	78	78	0
B.B.T. SE S.p.A.	13.107	0	13.107
BOPA Grandi Biglietterie S.r.l.	0	180	(180)
Cargo SI S.r.l.	0	44	(44)
Cemat S.p.A.	12.247	11.010	1.237
Cisalpino AG	59.650	23.625	36.025
East Rail S.r.l.	43	92	(49)
EN. Hydro S.p.A.	0	14.408	(14.408)
Ferrovie Nord Milano Autoservizi S.p.A.	1.967	3.788	(1.821)
Ferrovie Nord Milano S.p.A.	30.861	20.940	9.921
Hannibal S.p.A.	1.158	0	1.158
ISFORT S.p.A.	1.091	1.153	(62)
Logistica Mediterranea Cargo SA in liquidazione	0	216	(216)
Logistica SA	0	18	(18)
LTF - Lyon Turin Ferroviarie Sas	56.387	36.888	19.499
M.T. O. - Modena Terminal Operator S.r.l.	59	59	0
Metronapoli S.p.A.	519	519	0
Pol Rail S.r.l.	2.027	621	1.406
Port Multimodal Services S.r.l. in liquidazione	6	6	0
Porta Sud S.p.A.	47	0	47
S.G.T. S.p.A.	531	494	37
Sideuropa S.r.l.	376	290	86
Sinter Inland Terminal S.p.A.	798	477	321
Società Alpe Adria S.p.A.	288	285	3
SODAI S.p.A.	7.128	0	7.128
TILO SA	682	0	682
TSF - Tele Sistemi Ferroviari S.p.A.	36.540	37.133	(593)
Viacom Express S.p.A.	0	964	(964)
Viaggi e Turismo Marozzi S.r.l.	2.997	2.666	331
WISCO S.p.A.	7.105	0	7.105
TOTALE	235.827	156.083	79.744

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:

- vendita, da parte della Capogruppo, della società Viacom Express S.p.A. ad un prezzo complessivo di € 1.000 mila;
- sottoscrizione, da parte di Trenitalia S.p.A., dell'aumento di capitale sociale nella società Cisalpino AG, per € 25.000 mila, e versamento in conto futuri aumenti di capitale per € 5.000 mila;
- scissione totale non proporzionale della società En.Hydro S.p.A. (già Hydroitalia S.p.A.), società collegata detenuta al 49% da Trenitalia S.p.A.. La società è stata estinta con contestuale costituzione di due società beneficiarie, denominate SODAI S.p.A. e WISCO

(Water Industries Services Company) S.p.A., nelle quali Trenitalia S.p.A. detiene il 49% del capitale sociale;

- costituzione da parte di Trenitalia S.p.A. mediante sottoscrizione di una quota pari al 50% del capitale sociale della società TILO SA, per un importo pari a € 650 mila;
- acquisto da parte di Trenitalia S.p.A. del 50% del capitale della società Hannibal S.p.A. dalla società Sogemar S.p.A. al prezzo di € 2.250 mila, comprensivo di un avviamento pari ad € 1.750 mila;
- riclassifica del valore della partecipazione in BOPA Grandi Biglietterie S.r.l. all'attivo circolante, a seguito della vendita, avvenuta il 9 febbraio 2005, ad un prezzo complessivo di € 840 mila;
- azzeramento del valore della partecipazione in Logistica Mediterranea Cargo SA, a seguito della messa in liquidazione della società stessa; costituzione di un fondo rischi di € 345 mila per coprire il patrimonio netto negativo;
- incremento del valore della LTF Sas per € 19.450 mila a fronte delle somme versate da RFI S.p.A. per la realizzazione di una nuova linea ferroviaria Lione-Torino. Per tale partecipazione si precisa, inoltre, che è stata operata una riclassifica dei crediti finanziari immobilizzati iscritti nel 2003 (€ 36.450 mila) in quanto si tratta di versamenti a fondo perduto iscritti nel patrimonio netto della collegata come sovvenzioni da parte dei soci;
- sottoscrizione da parte di RFI S.p.A. del 40% del capitale sociale nella società Porta Sud S.p.A., per un importo pari a € 48 mila;
- sottoscrizione da parte di RFI S.p.A. del 50% del capitale sociale nella società BBT SE S.p.A., per un importo pari a € 13.107 mila;
- riduzione dei patrimoni netti per effetto della distribuzione di dividendi da parte di TSF S.p.A. (€ 6.106 mila), Cemat S.p.A. (€ 144 mila) e Sideuropa S.r.l. (€ 19 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	31.12.2004	31.12.2003	Differenze
Ferrovie Nord Milano Autoservizi S.p.A.	0	658	(658)
Cemat S.p.A.	313	376	(63)
Hannibal S.p.A.	1.400	0	1.400
TOTALE	1.713	1.034	679

La variazione in aumento è relativa all'avviamento attribuito alla società Hannibal S.p.A.

Le variazioni in diminuzione si riferiscono alla quota di ammortamento a carico dell'esercizio dell'avviamento pagato negli esercizi precedenti e nel corrente esercizio. In particolare è stato svalutato il valore residuo dell'avviamento relativo a Ferrovie Nord Milano Autoservizi S.p.A., ritenuto non più recuperabile.

Immobilizzazioni finanziarie: Partecipazioni in altre imprese

Le partecipazioni in altre imprese sono così dettagliate:

Partecipazioni in altre imprese	31.12.2004	31.12.2003	Differenze
CEPIM Parma S.p.A.	195	195	0
Centro Merci Orte S.p.A.	52	52	0
Consorzio Unico Campania - (già Consorzio Napolipass)	41	41	0
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
Intercontainer Interfrigo ICF	3.626	3.626	0
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	21.724	27.959
Firenze Parcheggi S.p.A.	427	434	(7)
CIM S.p.A.	289	187	102
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	250	250	0
Trieste Trasporti S.p.A.	850	850	0
Eurogateway S.r.l.	75	75	0
CO.TR.A.P.	652	652	0
TX Logistik AG	3.970	3.970	0
Ralpin AG	20	20	0
Consorzio Italiano Infrastrutture e Trasporti per l'Iraq	400	0	400
Co.Tr.A.B	184	0	184
Autolinee Chianti Valdarno	17	0	17
Autolinee Mugello Val di Sieve	16	0	16
Altre	53	53	0
TOTALE	195.419	166.748	28.671

L'incremento di valore delle partecipazioni in altre imprese, pari ad € 28.671 mila, deriva principalmente dalle seguenti operazioni intervenute in corso d'anno:

- sottoscrizione da parte di RFI S.p.A. dell'aumento di capitale sociale di Stretto di Messina S.p.A. e dell'incremento della quota di partecipazione dal 12,8813% al 13% (complessivamente € 27.959 mila);
- sottoscrizione da parte della Capogruppo e di Italferr S.p.A. di quote pari al 20% ciascuna del Consorzio Italiano Infrastrutture e Trasporti per l'Iraq. Il fondo consortile è pari a € 1.000 mila;
- sottoscrizione da parte di Sita S.p.A. di una quota nei consorzi CoTrAB (€ 189 mila), Autolinee Chianti Valdarno (€ 16 mila) e Autolinee Mugello Val di Sieve (€ 16 mila).

Immobilizzazioni finanziarie: Crediti

I crediti delle immobilizzazioni finanziarie ammontano complessivamente a € 58.599 mila, con una variazione in aumento di € 38.761 mila rispetto al 31 dicembre 2003.

Immobilizzazioni finanziarie: Crediti verso imprese collegate

Impresa	31.12.2004	31.12.2003	Differenze
M.T.O. S.r.l.	135	225	(90)
Ferrovie Nord Milano Autoservizi S.p.A.	980	980	0
TOTALE	1.115	1.205	(90)

La voce accoglie:

- il residuo finanziamento oneroso concesso da Italcontainer S.p.A. a M.T.O. S.r.l. – Modena Terminal Operator S.r.l. – di complessivi € 135 mila, garantito da fidejussione, che sarà incassato interamente entro il 2005;
- il finanziamento concesso da SITA S.p.A. a Ferrovie Nord Milano Autoservizi S.p.A. per € 980 mila, interamente esigibile nell'esercizio.

Immobilizzazioni finanziarie: Crediti verso altri

Descrizione	31.12.2004	31.12.2003	Differenze
Contributi a carico del personale per riliquidazione indennità di buonuscita art. 2 L. 87/94	2.127	2.129	(2)
Mutui ex OPAFS	152	133	19
Crediti d'imposta su T.F.R.	2.154	2.703	(549)
Depositi cauzionali	10.484	9.625	859
Crediti v/società Euterpe	38.578	0	38.578
Crediti diversi	3.989	4.043	(54)
TOTALE	57.484	18.633	38.851

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 2004 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 ex OPAFS riferiti a crediti nei confronti del personale di RFI S.p.A. (€ 117 mila) e di Ferservizi S.p.A. (€ 34 mila), per mutui e prestiti concessi dal suddetto Ente;

- 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 su crediti erariali cartolarizzati, pari ad € 27.021 mila dal 1° gennaio 2003 al 31 dicembre 2003, ad € 7.811 mila dal 1° gennaio al 27 maggio 2004 (data in cui la Capogruppo ha incassato "l'Initial purchase price"), cui si è aggiunta la quota interessi maturati successivamente fino al 31 dicembre 2004, pari ad € 3.746 mila. Questi ultimi interessi sono dovuti al fatto che all'operazione di cartolarizzazione è stata affiancata una operazione di "interest rate swap" nella quale la Capogruppo 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 alla Capogruppo 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.

L'importo della voce esigibile oltre i cinque anni è pari a € 38.578 mila ed è relativo al credito verso la società Euterpe Finance.

ATTIVO CIRCOLANTE**Rimanenze**

Le rimanenze, al netto del fondo svalutazione, ammontano a € 2.154.951 mila con una variazione in diminuzione di € 382.676 mila rispetto al 31 dicembre 2003. Esse sono così composte:

Descrizione	31.12.2004	31.12.2003	Differenza
Materie prime, sussidiarie e di consumo	906.410	924.355	(17.945)
Fondo svalutazione	(27.677)	(80.916)	53.239
Valore netto	878.733	843.439	35.294
Prodotti in corso di lavorazione e semilavorati	1.563	0	1.563
Fondo svalutazione	0	0	0
Valore netto	1.563	0	1.563
Lavori in corso su ordinazione	22.835	17.492	5.342
Fondo svalutazione	(598)	(5)	(593)
Valore netto	22.236	17.487	4.749
Prodotti finiti e merci	534	761	(227)
Fondo svalutazione	(395)	0	(395)
Valore netto	139	761	(622)
Acconti	5.333	4.409	924
Cespiti radiati da alienare	53.632	59.101	(5.469)
Fondo svalutazione	(40.392)	(51.414)	11.022
Valore netto	13.240	7.687	5.553
Immobili e terreni Trading	1.233.706	1.663.844	(430.138)
TOTALE	2.154.951	2.537.627	(382.676)

La variazione delle “Materie prime, sussidiarie e di consumo” è dovuta principalmente all’effetto differenziale tra la diminuzione delle giacenze di materiali della società RFI S.p.A. (€ 14.021 mila) e l’incremento delle stesse della società Trenitalia S.p.A. (€ 49.178 mila).

Per Trenitalia S.p.A., sebbene gli acquisti di materiali per il magazzino siano rimasti sostanzialmente in linea con quelli del 2003, il valore netto delle rimanenze di materie prime, sussidiarie e di consumo cresce in maniera significativa rispetto all’esercizio precedente principalmente a causa della presenza di materiali di prima dotazione, acquistati nell’anno, di elevato valore e lento rigiro.

Inoltre, a seguito del definitivo passaggio alla gestione del magazzino attraverso il sistema RSMS avvenuto nel corso del 2004, Trenitalia S.p.A. ha condotto consistenti attività tese ad eliminare il materiale alle scorte relativo ai pezzi di ricambio di rotabili di cui è prevista la progressiva dismissione dall’esercizio. Ha proceduto, inoltre, alla radiazione di un notevole

numero di pezzi di ricambio in luogo della loro riparazione a seguito di un più puntuale controllo di convenienza economica. A fronte dei due fenomeni sopra descritti è stato utilizzato l'apposito fondo per complessivi € 50.738 mila.

La variazione della voce "Lavori in corso su ordinazione" è dovuta principalmente all'incremento delle rimanenze fatto registrare da Italferr S.p.A. (€ 6.698 mila) su commesse per conto di terzi non ancora completate alla fine dell'esercizio.

La voce "Cespiti radiati da alienare", riconducibile essenzialmente a Trenitalia S.p.A., riguarda immobilizzazioni escluse dal ciclo produttivo e destinate alla vendita. La variazione è dovuta essenzialmente alla cessione definitiva, da parte di Trenitalia S.p.A., di tutti gli impianti di depurazione alle collegate Sodai S.p.A. e Wisco S.p.A..

Il decremento della voce "Immobili e terreni trading", riferibile interamente a Ferrovie Real Estate S.p.A., è dovuto all'allocazione del "Fondo oneri e perdite beni patrimoniali" a diretta rettifica del valore dei compensi per € 278.635 mila a seguito del completamento dell'attività peritale e alle vendite dell'esercizio che hanno generato una variazione in diminuzione per € 171.917 mila. Per contro la stessa voce si è incrementata di € 13.794 mila per la riclassifica delle officine di Melfi e di Saline Joniche che sono state iscritte all'attivo circolante.

La voce comprende anche i lavori in corso su immobili in ristrutturazione per € 13.297 mila. Ai fini di una migliore rappresentazione, è stata effettuata una riclassifica del saldo 2003 dalla voce "Lavori in corso su ordinazione" per € 6.676 mila.

Crediti

La posta ammonta a € 8.776.300 mila con una variazione in aumento di € 800.872 mila rispetto al 31 dicembre 2003.

Crediti: Verso clienti

I crediti verso clienti, al netto del fondo svalutazione, ammontano a € 1.869.675 mila e sono così dettagliati:

Descrizione	31.12.2004	31.12.2003	Differenze
Clienti ordinari	1.167.233	1.040.652	126.581
Amministrazioni dello Stato	523.468	470.373	53.095
Ferrovie Estere	129.154	135.679	(6.525)
Ferrovie in concessione	26.269	19.588	6.681
Agenzie e altre aziende di trasporto	23.551	35.083	(11.532)
TOTALE	1.869.675	1.701.375	168.300

L'incremento della voce "Crediti verso clienti" (€ 168.300 mila) è riconducibile essenzialmente all'effetto differenziale tra i maggiori crediti fatti registrare da Ferrovie Real Estate S.p.A. (€ 89.029 mila), Trenitalia S.p.A. (€ 62.164 mila) principalmente per il residuo credito vantato verso le Regioni per i corrispettivi del Contratto di Servizio Pubblico con esse sottoscritti

conformemente a quanto disposto dal DPCM del 16 novembre 2000, Ecolog S.p.A. (€ 15.082 mila), Sita S.p.A. (€ 11.208 mila), Italcontainer S.p.A. (€ 4.922 mila) e Omniaexpress S.p.A. (€ 2.716 mila) e i minori crediti di Grandi Stazioni S.p.A. (€ 6.757 mila), Ferservizi S.p.A. (€ 4.440 mila), Centostazioni S.p.A. (€ 1.889 mila), Italferr S.p.A. (€ 1.595 mila) e Fercredit S.p.A. (€ 1.064 mila).

Il decremento della voce “Agenzie ed altre aziende di trasporto” è dovuto in parte allo stralcio dei crediti effettuato da Trenitalia S.p.A. a seguito della transazione per la chiusura dei contenziosi pendenti con la CIT S.p.A. (€ 5.030 mila).

Per una migliore esposizione dei dati è stata apportata una riclassifica che ha interessato per omogeneità anche i saldi al 31 dicembre 2003. In particolare, è stato riclassificato dalla voce “Clienti ordinari” alla voce “Ferrovie in concessione” l’importo di € 19.455 mila.

L’importo della voce esigibile oltre i cinque anni ammonta a € 4.008 mila ed è riferito ad un credito della società Serfer S.r.l. nei confronti del cliente Cartiera San Marco, ora Sca Hygiene Products S.p.A.. Tale credito, che avrà una durata residua di sei anni è stato attualizzato al tasso del 5,3% mediante apposizione di un risconto passivo pluriennale.

Crediti: Verso imprese controllate

La voce ammonta a € 6.408 mila ed è così dettagliata per natura:

Natura	31.12.2004	31.12.2003	Differenze
Commerciali	5.905	2.666	3.239
Finanziari:			
- finanziamenti	503	5.350	(4.847)
TOTALE	6.408	8.016	(1.608)

Trattasi di crediti derivanti da rapporti di natura commerciale principalmente verso la controllata SAP S.r.l., in liquidazione (€ 5.833 mila) e crediti finanziari verso la società Grandi Stazioni Ceska Repubblica (€ 503 mila), società non operativa. La variazione in diminuzione è relativa ad un credito finanziario acceso verso la controllata Autostrada Ferroviaria Alpina S.r.l., società venduta da Trenitalia S.p.A. nel 2004.

Non vi sono crediti esigibili oltre i cinque anni.

Crediti: Verso imprese collegate

La voce ammonta a € 56.784 mila ed è così dettagliata per natura:

Natura	31.12.2004	31.12.2003	Differenze
Commerciali	56.641	65.905	(9.264)
Finanziari:			
- finanziamenti	60	3	57
Altri			
- diversi	83	0	83
TOTALE	56.784	65.908	(9.124)

I crediti di importo più significativo riguardano le società Metronapoli S.p.A. (€ 18.155 mila), Cisalpino AG (€ 13.968 mila), Cemat S.p.A. (€ 9.763 mila), Viaggi e Turismo Marozzi S.r.l. (€ 6.145 mila), Pol Rail S.r.l. (€ 2.170 mila) e Sideuropa S.r.l. (€ 1.517 mila), TSF S.p.A. (€ 1.085 mila).

Non vi sono crediti esigibili oltre i cinque anni.

Crediti: Crediti tributari

I crediti tributari, al netto del fondo svalutazione, ammontano a € 3.085.749 mila e sono così dettagliati:

Descrizione	31.12.2004	31.12.2003	Differenze
IVA	2.921.594	2.323.310	598.284
IRPEG/IRES	86.033	106.595	(20.562)
IRAP	13.994	35.307	(21.313)
Altre	64.128	58.372	5.756
TOTALE	3.085.749	2.523.584	562.165

I crediti tributari vengono classificati, dal 2004, in apposita voce dello Stato patrimoniale. Per omogeneità di confronto è stato riclassificato in tale voce il valore dei crediti che al 31 dicembre 2003 era ricompreso nella voce "Crediti verso altri" (€ 2.523.584 mila).

I crediti di importo più significativo riguardano le seguenti società:

- Capogruppo per IVA (€ 1.907.880 mila) e per Irpeg/Ires (€ 76.844 mila);
- RFI S.p.A. per IVA (€ 21.510 mila), per Irap (€ 8.233 mila) e per Irpeg (1.422 mila);
- Ferservizi S.p.A. per Irpeg/Ires (€ 2.166 mila);
- Grandi Stazioni S.p.A. per IVA (€ 3.870 mila) e per Irpeg/Ires (€ 5.419 mila);
- Sita S.p.A. per IVA (€ 5.446 mila);

- TAV S.p.A. per IVA (€ 966.540 mila) e per Ires (€ 4.148 mila);
- Trenitalia S.p.A. per IVA (€ 11.124 mila), per Irap (€ 4.700 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 (€ 57.156 mila).

Per quanto riguarda i crediti per IRES vantati dalla Capogruppo, occorre precisare che a decorrere dall'esercizio 2004 la Capogruppo ha adottato il consolidato fiscale (quale consolidante) in opzione con tutte le società controllate, le quali hanno provveduto a trasferire alla consolidante i loro crediti e debiti per IRES, di competenza dell'esercizio 2004. 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 € 840.856 mila, ed è relativo ai crediti IVA vantati dalla Capogruppo.

Crediti: Imposte anticipate

La voce ammonta a € 8.684 mila ed è così dettagliata:

Descrizione	31.12.2004	31.12.2003	Differenze
Imposte anticipate	7.917	10.412	(2.495)
Imposte anticipate di consolidamento	767	2.030	(1.263)
TOTALE	8.684	12.442	(3.758)

Le imposte anticipate vengono classificate, dal 2004, in apposita voce dello Stato Patrimoniale. Per omogeneità di confronto è stato riclassificato in tale voce il valore dei crediti che al 31 dicembre 2003 era ricompreso nella voce "Crediti verso altri" (€ 12.442 mila).

Non vi sono imposte anticipate esigibili oltre i cinque anni.

Per ulteriori 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 € 3.748.999 mila e sono così dettagliati:

Descrizione	31.12.2004	31.12.2003	Differenze
- Personale	28.021	27.551	470
- Ministero dell'Economia e della Finanza	2.765.535	2.276.078	489.457
- Altre Amministrazioni dello Stato	15.015	17.317	(2.302)
- Ferrovie, Agenzie ed altre aziende di trasporto	90.332	61.462	28.870
- Operaz. di comprav. con obbligo di retrocessione:			
- pronti contro termine	556.099	315.601	240.498
- Debitori diversi	293.997	966.095	(672.098)
TOTALE	3.748.999	3.664.104	84.895

La voce accoglieva nell'esercizio precedente crediti verso l'erario per € 2.523.584 mila e crediti per imposte anticipate per € 12.442 mila. Come già detto in precedenza, a decorrere dal 2004, i crediti tributati e le imposte anticipate vengono esposti in apposite voci dello Stato patrimoniale e, pertanto, gli importi del 2003 sono stati riclassificati alle nuove voci.

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 (€ 1.754.307 mila) e della Legge 87/94 (€ 118 mila), e alla società Trenitalia S.p.A. in forza del Contratto di Servizio Pubblico (€ 1.011.109 mila). Il loro aumento è dovuto, in gran parte, ai crediti maturati nel 2004 da quest'ultima società. I corrispettivi 2004 sono stati accertati sulla base di quanto stabilito dalla Legge n. 351 del 24 dicembre 2003 (Legge di Bilancio di Previsione dello Stato per l'anno finanziario 2004 e Bilancio Pluriennale per il triennio 2004-2006) a fronte dei servizi svolti per obblighi tariffari e di servizio per il trasporto viaggiatori di interesse nazionale (€ 143.575 mila), per il trasporto merci (€ 118.785 mila), e per il trasporto locale nelle regioni a statuto speciale (€ 218.203 mila).

L'importo della voce esigibile oltre i 5 anni ammonta a € 592 mila ed è riferito a crediti per depositi cauzionali della società Grandi Stazioni S.p.A. (€ 244 mila) e a crediti per contributi anni precedenti accertati verso la Regione Puglia dalla società Sita S.p.A. (€ 348 mila).

La voce debitori diversi è così dettagliata:

Debitori diversi	31.12.2004	31.12.2003	Differenze
Commercial paper	144.000	19.964	124.036
Acconti a fornitori per prestazioni correnti	25.403	10.626	14.777
Ricavi da fatturare	6.983	2.263	4.720
Crediti verso Compagnie di assicurazione per indennizzi liquidati	5.272	7.641	(2.369)
Crediti in corso di recupero	534	3.771	(3.237)
Altre partite	111.805	921.830	(810.025)
TOTALE	293.997	966.095	(672.098)

La variazione in aumento dei commercial paper è attribuibile alla Capogruppo per investimenti finanziari a breve (€ 124.036 mila).

Il decremento della voce “Altre partite” è riconducibile essenzialmente alla Capogruppo per l’azzeramento del credito verso la società Euterpe Finance (€ 857.452 mila), alla quale erano stati ceduti i crediti fiscali, come già ampiamente esposto nel bilancio 2003. Il credito è stato incassato per € 830.431 mila, mentre la rimanente quota di € 27.021 mila è stata trasferita nella voce “Immobilizzazioni finanziarie-Crediti verso altri”, già in precedenza commentata.

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 2004.

Operazioni di pronti contro termine	
Stato Patrimoniale:	
- crediti verso altri (*)	556.099
- ratei attivi	360
Conto Economico:	
- proventi finanziari	360

(*) Voce II CREDITI 5)

Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni

La voce ammonta a € 12.967 mila con una variazione in diminuzione di € 1.671 mila rispetto al 31 dicembre 2003.

Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni: Partecipazioni

Le partecipazioni che non costituiscono immobilizzazioni ammontano a € 840 mila e sono così dettagliate:

Società	31.12.2004	31.12.2003	Differenze
Partecipazioni in imprese controllate			
Autostrada Ferroviaria Alpina S.r.l.	0	28	(28)
Partecipazioni in imprese collegate			
BOPA Grandi Biglietterie S.r.l.	840	0	840
TOTALE	840	28	812

La voce rileva una diminuzione di € 28 mila dovuta alla vendita, da parte di Trenitalia S.p.A., della società Autostrada Ferroviaria Alpina S.r.l. avvenuta il 16 gennaio 2004 alla società Logistica SA posseduta pariteticamente da Trenitalia S.p.A e da SNCF.

L'incremento di € 840 mila è dovuto alla riclassifica nell'attivo circolante della partecipazione detenuta da Trenitalia S.p.A. nella collegata BOPA Grandi Biglietterie S.r.l. in quanto destinata alla vendita.

Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni: Altri titoli

La voce ammonta a € 12.127 mila ed è così dettagliata:

Descrizione	31.12.2004	31.12.2003	Differenze
Titoli Pubblici	2.795	5.278	(2.483)
Altri titoli non quotati	9.332	9.332	0
TOTALE	12.127	14.610	(2.483)

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 € 2.049.584 mila con una variazione in diminuzione di € 242.179 mila rispetto al 31 dicembre 2003. Essa è così dettagliata:

Descrizione	31.12.2004	31.12.2003	Differenze
Depositi bancari e postali	780.101	1.138.804	(358.703)
Assegni	3.849	731	3.118
Denaro e valori in cassa	40.710	45.685	(4.975)
Conti correnti di tesoreria	1.224.924	1.106.543	118.381
TOTALE	2.049.584	2.291.763	(242.179)

L'importo dei "Conti Correnti di Tesoreria" rappresenta quanto accreditato dal Ministero dell'Economia e delle Finanze alla Capogruppo per aumenti di capitale destinati agli investimenti ancora da trasferire sul sistema bancario (€ 741.465 mila) e alla società RFI S.p.A. per il Contratto di Programma 2004 (€ 483.459 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 € 116.271 mila e a fronte di particolari destinazioni, quali quelle relative alla ex Cassa per il Mezzogiorno per € 544 mila.

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 € 13.343 mila.

RATEI E RISCOINTI

La voce ammonta a € 95.071 mila con una variazione in aumento di € 91.120 mila rispetto al 31 dicembre 2003. Essa è così dettagliata:

Descrizione	31.12.2004	31.12.2003	Differenza
DISAGGI DI EMISSIONE	62.569	0	62.569
RATEI ATTIVI			
Interessi attivi	606	425	181
Altri ratei attivi	62	2	60
	<u>668</u>	<u>427</u>	<u>241</u>
RISCOINTI ATTIVI			
Fitti passivi	167	124	43
Interessi passivi	476	848	(372)
Premi di assicurazioni	28.847	786	28.061
Canoni di leasing	39	75	(36)
Altri risconti attivi	2.305	1.691	614
	<u>31.834</u>	<u>3.524</u>	<u>28.310</u>
TOTALE	95.071	3.951	91.120

Le variazioni più significative sono riconducibili alla Capogruppo per risconti su premi assicurativi (€ 28.011) 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 (€ 62.569 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	Entro l'esercizio	Oltre l'esercizio	Di cui oltre i cinque anni
PLT serie 1^	584	5.018	2.096
PLT serie 2^	1.274	17.317	10.945
PLT serie 3^	1.691	31.431	22.978
PLT serie 4^	178	5.076	4.188
TOTALE	3.727	58.842	40.207

Per il trattamento di dettaglio delle operazioni di compravendita con obbligo di retrocessione si rinvia alla relativa sezione dei crediti.

STATO PATRIMONIALE: PASSIVO**PATRIMONIO NETTO**

La posta ammonta a € 35.909.388 mila, con una variazione positiva di € 2.532.910 mila rispetto al 31 dicembre 2003.

Nelle tabella seguente è riportata la movimentazione del patrimonio netto nell'esercizio 2004.

Composizione Patrimonio netto	Saldo al 31.12.2003	Destinazione del risultato d'esercizio	Altre variazioni			Risultato d'esercizio	Saldo al 31.12.2004
			Incrementi	Decrementi	Riclassifiche		
Capitale	33.120.316				2.664.555		35.784.871
Riserva legale	4.780	5.644					10.424
Altre riserve:							
Riserva Straordinaria	27.897						27.897
Versamento soci in conto futuro aumento di capitale			2.664.555		(2.664.555)		-
Contribuiti della UE e di Enti Pubblici	2.712						2.712
Riserva da differenze da traduzione	1.688			(1)			1.687
Riserva da consolidamento	1.505						1.505
Utili (perdite) portati a nuovo e altre riserve	197.087	14.849					211.935
Utile (perdita) dell'esercizio	20.493	(20.493)				(131.643)	(131.643)
TOTALE	33.376.478	0	2.664.555	(1)	0	(131.643)	35.909.388

Il capitale sociale del Gruppo al 31 dicembre 2004, che riflette quello della Capogruppo, ammonta a € 35.784.870.557, con una variazione in aumento rispetto all'esercizio 2003 di € 2.664.554.928 attribuibile:

- ai versamenti effettuati dallo Stato per apporto di capitale in base alla leggi 289/2002 e 350/2003, rispettivamente per € 603.291.379,82, quali residue somme previste dalla legge finanziaria del 2003, ed € 1.947.708.620,18, in conto della legge finanziaria 2004;
- al versamento per l'apporto di € 113.554.928,00 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 2004, interamente sottoscritto e versato dal socio unico Ministero dell'Economia e delle Finanze, è composto da 35.784.870.557 azioni del valore nominale di € 1 ciascuna.

Riserva Legale

L'incremento di € 5.644 mila è dovuto alla destinazione dell'utile della Capogruppo dell'esercizio precedente.

Riserva di consolidamento

La riserva di consolidamento ammonta a € 1.505 mila, ed è invariata rispetto all'esercizio precedente.

Riserva da differenze di traduzione

La riserva da differenze di traduzione ammonta a € 1.687 mila, ed è rimasta pressoché invariata rispetto all'esercizio precedente. Tale riserva deriva esclusivamente dalla fluttuazione del cambio relativo al 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 31.12.2004 e al 31.12.2003
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 2004		31 dicembre 2003	
	Patrimonio Netto	Risultato di esercizio	Patrimonio Netto	Risultato di esercizio
Bilancio Ferrovie dello Stato S.p.A.	35.648.487	(344.854)	33.328.786	112.858
- 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	12.821	(115.165)	135.894	17.028
- elisione svalutazione partecipazioni	384.315	333.585	57.739	34.817
- storno dividendi	(5.029)	(20.718)	(5.029)	(108.013)
Totale	392.107	197.702	188.604	(56.168)
- Altre rettifiche di consolidamento:				
- valutazione a patrimonio netto delle partecipazioni in imprese controllate non consolidate e collegate	5.416	19.259	(8.042)	(6.922)
- storno utili/perdite infragruppo	(201.982)	(53.224)	(148.758)	(23.087)
- ammortamento differenza di consolidamento	(45.387)	(3.825)	(41.562)	(4.402)
- storno imposte da consolidato fiscale	56.362	56.362	0	0
- altre	48.481	(3.062)	51.545	(1.786)
Totale	(137.110)	15.509	(146.817)	(36.197)
- Riserve per contributi da Enti pubblici ricevuti da società consolidate	2.712		2.712	
- Riserva di consolidamento	1.505		1.505	
- Riserva da differenze di traduzione	1.687		1.688	
PATRIMONIO NETTO DI GRUPPO	35.909.388	(131.643)	33.376.478	20.493
- Patrimonio netto di competenza dei terzi (escluso utile/perdita)	82.205		78.095	
- Utile (perdita) di competenza dei terzi	6.963	6.963	10.059	10.059
PATRIMONIO NETTO DEI TERZI	89.168	6.963	88.154	10.059
TOTALE PATRIMONIO NETTO CONSOLIDATO	35.998.556	(124.680)	33.464.632	30.552

FONDI PER RISCHI ED ONERI

La posta ammonta a € 30.526.361 mila con una variazione in diminuzione di € 2.371.161 mila rispetto al 31 dicembre 2003.

Si riportano di seguito la composizione e la movimentazione dell'esercizio:

Descrizione	Saldo al 31.12.2003	Accantonamenti	Utilizzi	Rilascio Fondi Eccedenti	Riclassi fiche	Saldo al 31.12.2004
Fondo per trattamento di quiescenza e obblighi simili	2.824		(21)			2.803
Fondo imposte, anche differite	3.792	411	(540)			3.663
Fondo ristrutturazione industriale	145.550		(25.420)			120.130
Fondo ristrutturazione ex lege 448/98 e relativo fondo integrativo	25.284.079		(1.880.792)			23.403.287
Fondo rettifica valore cespiti	777.545		(48.861)			728.684
Fondo manutenzione ordinaria ed interessi intercalari	4.243.192					4.243.192
Fondo per altri rischi ed oneri	2.440.540	200.796	(526.614)	(89.800)	(320)	2.024.602
TOTALE	32.897.522	201.207	(2.482.248)	(89.800)	(320)	30.526.361

Fondo per trattamento di quiescenza e obblighi simili

Il Fondo per trattamento di quiescenza e obblighi simili ammonta a € 2.803 mila e si riferisce ai fondi costituiti dalle società Omniaexpress S.p.A. per € 10 mila e SITA S.p.A. per € 2.793 mila 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 31.12.2003	Accantonamenti	Utilizzi	Saldo al 31.12.2004
Fondo imposte	3.211	409	0	3.620
Fondo imposte differite	581	2	(540)	43
TOTALE	3.792	411	(540)	3.663

Esso è sostanzialmente costituito:

- per € 258 mila dall'accantonamento effettuato da RFI S.p.A. per il contenzioso riguardante cinque avvisi di accertamento di tasse di concessioni governative, verso i quali la società aveva interposto ricorso. Tale posta già presente nel 2003 è rimasta invariata in quanto pendono ancora i termini di legge entro i quali l'Amministrazione Finanziaria può proporre

appello presso la Commissione Tributaria Regionale;

- per € 365 mila dall'accantonamento effettuato da RFI S.p.A. nel 2003 (€ 352 mila) e nel 2004 (€ 13 mila) per la notifica da parte dell'Agenzia delle Entrate, Ufficio Roma 4, di 85 atti del 2003 e 9 atti del 2004 di accertamento violazione e irrogazione sanzione in materia di tasse di concessioni governative sui telefoni cellulari per gli anni 2000 e 2001. Tali atti di accertamento sono stati impugnati, notificando, nel periodo compreso tra dicembre 2003 e maggio 2004, distinti ricorsi alla suddetta Agenzia;
- per € 2.430 mila dall'accantonamento prudenziale per ICI effettuato da RFI S.p.A., 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. Tale fondo nel 2004 è stato ulteriormente incrementato di € 396 mila in quanto sono stati notificati a dicembre 2004 alla società n.7 avvisi di accertamento ICI per le annualità 1998-2003;
- per € 144 mila da accantonamenti prudenziali effettuati da FS Cargo S.p.A.;
- 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 € 43 mila da imposte differite calcolate sulle rettifiche di consolidamento.

La diminuzione del fondo imposte differite è relativa all'utilizzo effettuato nell'esercizio dalle società Ferservizi S.p.A. e Nord Est Terminal S.p.A..

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 2004 per € 25.420 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 31.12.2003	45.360	100.190	145.550
Incrementi			
Utilizzi	(25.420)		(25.420)
Saldo al 31.12.2004	19.940	100.190	120.130

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 e previa specifica autorizzazione dell'azionista in sede assembleare.

Al 31 dicembre 2004 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.. Lo stesso è stato utilizzato nell'esercizio 2004, analogamente agli esercizi 2002 e 2003, 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 31.12.2003	19.277.049	6.007.030
Utilizzi:		
- relativi ad ammortamenti 2004		(1.829.968)
- relativi a minusvalenze		(50.824)
Saldo al 31.12.2004	19.277.049	4.126.238

Con riferimento alle minusvalenze coperte dal fondo, si precisa che € 50.010 mila derivano da radiazioni di cespiti di cui € 37.990 mila riguardano beni riconsegnati alle Capitanerie di Porto di Venezia e Taranto. Per tali cespiti il fondo è stato utilizzato al netto dell'indennizzo ricevuto dalle Capitanerie a titolo di rimborso delle spese incrementative effettuate sugli immobili (€ 1.041 mila).

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.

Il fondo, nel corso dell'esercizio, è stato utilizzato per € 48.861 mila in proporzione agli ammortamenti del materiale rotabile e degli impianti di officina ricevuti da Trenitalia S.p.A. con il Ramo di Azienda Trasporto.

Fondo oneri di manutenzione ordinaria ed interessi intercalari

Il fondo, pari a € 4.243.192 mila al 31 dicembre 2004, 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		Utilizzi	Rilascio		Saldo
	al 31.12.2003	Accantona menti (1)		fondi eccedenti	Riclassi fiche	
- Competenze al personale da definire	2.207	769	(545)	(6)		2.425
- Crediti v/ Minist. Econ. e Finanze personale in mobilità c/o Enti pubblici territoriali	20.614					20.614
- T.F.R. medici fiduciari	765	71	(37)	(2)		797
- Ristorni commerciali	87		(46)			41
- Adeguamento valore scorte	26.481				(120)	26.361
- Contenzioso nei confronti del personale e dei terzi	1.009.590	78.249	(93.273)	(55.432)	(29)	939.105
- Fondo sostituzione e smaltimento traverse	14.455	2.200	(12.165)			4.490
- Fondo decoibentazione rotabili	32.281		(8.329)			23.952
- Prestazioni continuative ex OPAFS in corso di definiz.	1.415		(137)			1.278
- Decremento valore dei cespiti	2.287					2.287
- Fondo oneri partecipazioni	9.017	1.781	(16)		1	10.783
- Fondo oneri per esodi incentivati	94.151		(16.714)			77.437
- Fondo rischi contrattuali	7.909	699	(4.235)		(150)	4.223
- Fondo oneri e perdite beni patrimoniali	948.165		(372.783)			575.382
- Altri rischi minori	271.116	117.027	(18.334)	(34.360)	(22)	335.427
TOTALE	2.440.540	200.796	(526.614)	(89.800)	(320)	2.024.602

(1) Di cui € 195.049 mila per accantonamenti dell'esercizio e € 5.747 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.

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. (€ 62.410 mila) e da Trenitalia S.p.A. (€ 14.076 mila) a seguito di una revisione delle possibili soccombenze in controversie con il personale e con i terzi.

I decrementi dei fondi, imputabili anch'essi principalmente ad RFI S.p.A. (€ 80.216 mila) e Trenitalia S.p.A. (€ 10.733 mila), sono dovuti alla copertura delle spese relative a vertenze chiuse nell'esercizio.

Infine RFI S.p.A. ha provveduto a rilasciare una parte dei fondi ritenuti eccedenti relativi al contenzioso con il personale (€ 12.423 mila), e una parte dei fondi compresi nella posta "Debiti in contestazione", relativi al contenzioso IDAFF (€ 33.994 mila) a seguito della definizione favorevole alla società della vertenza in corso e al contenzioso ENEL (€ 9.015 mila).

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 2004 è stato utilizzato a fronte degli oneri in questione (€ 12.165 mila), ed è stato incrementato sulla base della stima dei costi futuri da sostenere (€ 2.200 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 (€ 8.329 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 € 12.457 mila, dalla Capogruppo per € 2.652 mila e da Ferservizi S.p.A. per € 1.605 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, a seguito dell'operazione sopra indicata, è stato allocato:

- per € 232.327 mila a diretta rettifica del valore dei compensi;
- per € 46.308 mila a rettifica degli alloggi.

Il fondo è stato, altresì, utilizzato:

- a copertura delle minusvalenze sulle vendite effettuate nell'esercizio (€ 20.552);
- a parziale copertura degli oneri finanziari generati dal contratto di finanziamento con la Banca OPI (€ 20.661 mila);
- a copertura del 50% degli ammortamenti dell'esercizio relativi alle officine di manutenzione (€ 9.161 mila).

Infine tale fondo è stato allocato per € 43.773 mila a rettifica del costo per la svalutazione di due officine (Melfi e Saline Joniche).

L'ammontare residuo del fondo, pari a € 575.382 mila, permane in bilancio per coprire la ridotta redditività delle officine, la quota parte del fondo da retrocedere ad RFI S.p.A. nell'ambito dei progetti di scissione in corso che si perfezioneranno nel 2005, 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:

- accantonamento effettuato da RFI S.p.A. per il contenzioso ENEL (€ 78.000 mila). In particolare la società ha ritenuto opportuno in via prudenziale accantonare tale importo – in continuità con quanto effettuato negli esercizi precedenti – al fine di poter far fronte al probabile rischio derivante dalla richiesta di articolare in modo diverso le modalità di calcolo del prelievo dell'energia. Infatti il contenzioso nasce dall'applicazione nel 1992 da parte dell'ENEL di una addizionale tariffaria denominata "sovraprezzo nuovi impianti". Ne è scaturito un contenzioso giudiziario con L'ENEL risoltosi favorevolmente per l'allora Capogruppo. A partire dal 2000 L'ENEL 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 S.p.A. del pagamento del citato sovrapprezzo. Per questi motivi RFI S.p.A. 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. Si confida che la recente sentenza della Cassazione induca a breve l'A.E.E.G. ad abolire il "sovraprezzo nuovi impianti" per le forniture elettriche ad RFI S.p.A.;
- accantonamento effettuato prudenzialmente da Trenitalia S.p.A. per possibili insussistenze di crediti verso le ferrovie estere in attesa di concludere i controlli sui flussi di incasso provenienti dal Bureau Central de Compenation (BCC) (€ 16.969 mila);
- accantonamento effettuato da Ferrovie Real Estate S.p.A. per gli impegni contrattuali assunti riguardo alla manutenzione straordinaria da effettuarsi su immobili venduti nel corso del 2004 (immobile di Firenze in via Spartaco Lavagnini e Palazzo Altì a Milano in Piazza Freud) (€ 7.420 mila);
- accantonamenti effettuati da Ferservizi S.p.A. per oneri derivanti da possibili contenziosi con INPDAP (in relazione alla controllata Metroscai S.c.a.r.l.) (€ 6.030 mila) e verso clienti morosi (€ 3.232 mila).

I decrementi sono attribuiti essenzialmente a:

- RFI S.p.A. per l'utilizzo fondo costituito per la copertura della minusvalenza derivante dalla cessione immobiliare del complesso Porta Vittoria in Milano. Il 24 settembre 2004 è stato stipulato l'atto di compravendita che ha generato una minusvalenza di € 8.430 mila, interamente coperta dal fondo, e determinato il rilascio del fondo eccedente pari a € 7.104 mila. RFI S.p.A. ha provveduto, inoltre, a rilasciare il fondo costituito gli scorsi esercizi a fronte di una passività potenziale emersa nei confronti dell'INAIL a seguito della conclusione favorevole della vertenza (€ 10.000 mila).
- Trenitalia S.p.A. per la regolazione del contenzioso tra Artesia Sas e SNFC relativo agli anni dal 2000 al 2003 (€ 2.235 mila) e per la conclusione della transazione con CIT S.p.A. (€ 5.030 mila).

Si segnala infine che la Capogruppo ha provveduto alla cancellazione di fondi rivenienti dalla scissione dell'allora Ferrovie dello Stato - Società di Trasporti e servizi per Azioni (ora RFI S.p.A.) (€ 4.687 mila), nonché 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 (€ 12.000 mila). Per effetto di tale riduzione il fondo in questione è passato da € 34.300 mila a € 22.300 mila.

TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO

La posta ammonta a € 3.230.602 mila, con un incremento di € 16.361 mila rispetto al 31 dicembre 2003.

Si riporta di seguito la movimentazione della voce avvenuta nell'esercizio:

Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato	
Consistenza del fondo al 31.12.2003	3.214.241
Incrementi:	
Accantonamenti e Rivalutazioni (1)	314.882
Decrementi:	(298.521)
Consistenza del fondo al 31.12.2004	3.230.602

(1) di cui € 311.576 mila iscritti a "costo del lavoro" e € 3.305 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 € 21.499.150 mila con una variazione in aumento di € 5.629.934 mila rispetto al 31 dicembre 2003.

Debiti: Obbligazioni

La voce ammonta complessivamente a € 892.400 mila ed è così dettagliata:

Descrizione	31.12.2004	31.12.2003	Differenze
Obbligazioni	892.400	400.000	492.400
TOTALE	892.400	400.000	492.400

L'importo della voce è interamente esigibile oltre i cinque anni ed è riferito a cinque prestiti obbligazionari, emessi dalla Capogruppo e sottoscritti interamente dalla società Eurofima il cui dettaglio è indicato nella tabella seguente.

Serie	Importo	Data di emissione	Durata (anni)
Serie 1	200.000	28/12/03	15
Serie 2	200.000	28/12/03	15
Serie 3	149.400	13/12/04	14
Serie 4	160.000	13/12/04	15
Serie 5	183.000	16/12/04	15

Il rimborso dei prestiti è previsto in unica soluzione alla scadenza ed il godimento delle cedole è semestrale. 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.

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.

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 “spossessionamento” 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 € 316 mila ed è così dettagliata:

Descrizione	31.12.2004	31.12.2003	Differenze
Debiti verso soci per finanziamenti	316	3.341	(3.025)
TOTALE	316	3.341	(3.025)

L'importo della voce è interamente esigibile entro l'esercizio ed è riferito a Metroscai S.c.a.r.l.

La voce è stata introdotta dal corrente esercizio dalla nuova normativa civilistica e, pertanto, l'ammontare dei debiti al 31 dicembre 2003 (€ 3.341 mila) iscritti nella voce "Debiti verso altri finanziatori" è stato opportunamente riclassificato.

Debiti verso banche e verso altri finanziatori

Le voci ammontano complessivamente a € 15.109.631 mila e sono così dettagliate:

Descrizione	31.12.2004	31.12.2003	Differenze
Debiti verso Banche	8.615.388	10.881.893	(2.266.505)
Debiti verso altri finanziatori:			
- Cassa Depositi e Prestiti	46.468	59.813	(13.345)
- Altri finanziatori	6.447.775	50.793	6.396.982
	6.494.243	110.606	6.383.637
TOTALE	15.109.631	10.992.499	4.117.132

L'importo della voce "Debiti verso banche" esigibile oltre i cinque anni ammonta a € 5.544.311 mila ed è riconducibile essenzialmente a TAV S.p.A. (€ 4.062.655 mila) e a Trenitalia S.p.A. (€ 1.400.000 mila).

L'importo della voce "Debiti verso altri finanziatori" esigibile oltre i cinque anni ammonta a € 6.346.727 mila ed è riconducibile a TAV S.p.A. (€ 6.345.075 mila) e a SITA S.p.A. (€ 1.652 mila).

Il decremento della voce "Debiti verso banche" è dovuto, principalmente, all'effetto combinato tra:

- il rimborso del prestito, avvenuto nel mese di febbraio 2004, da parte della Capogruppo, di € 3.000.000 mila contratto nel 2003 con l'Istituto bancario MCC/Morgan Stanley/UBS per reperire i fondi necessari al finanziamento del prestito ponte concesso dalla Capogruppo alla società TAV S.p.A. per la realizzazione dell'infrastruttura ferroviaria "Alta velocità/Alta Capacità";
- il rimborso parziale (€ 115.000 mila) da parte di Ferrovie Real Estate S.p.A. del prestito contratto con la Banca OPI S.p.A.;

- l'accensione di quattro finanziamenti, ottenuti da Trenitalia S.p.A., costituiti da un finanziamento a medio/lungo termine concesso dalla Banca OPI e da tre finanziamenti a breve concessi da Banca di Roma, Monte dei Paschi di Siena e San Paolo IMI. Il finanziamento di € 400.000 mila, concesso dalla Banca OPI a Trenitalia S.p.A., è destinato alla copertura dei fabbisogni finanziari per investimenti fissi e per materiale rotabile ed è rimborsabile a partire dal 15 giugno 2015 in 20 rate semestrali consecutive ciascuna di € 20.000 mila. Il finanziamento prevede, a partire dal 15 giugno 2005 e fino al 15 dicembre 2024, la corresponsione di interessi semestrali posticipati calcolati al tasso Euribor a sei mesi maggiorato di uno spread dello 0,30% annuo ed è garantito da lettera di patronage rilasciata dalla Capogruppo a favore della banca OPI. I finanziamenti a breve di € 100.000 mila ciascuno, concessi dalle banche Monte dei Paschi di Siena, Banca di Roma e San Paolo Imi, sono linee di credito rinnovabili, salvo preavviso, mensilmente al tasso Euribor a un mese maggiorato di uno spread di 0,08% annuo. Attualmente tali linee di credito sono state rinnovate fino al 30 aprile 2005;
- l'accensione, da parte di TAV S.p.A., di un prestito con il San Paolo IMI per € 130.000 mila.

Si rammenta che, nel corso di 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. In particolare 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.

L'andamento dei tassi di interesse ha determinato, nell'esercizio 2004, differenziali negativi contabilizzati nella voce "Oneri finanziari" di ammontare pari a € 110.679 mila.

L'attuale proiezione della curva dei tassi di interesse genera un valore attuale dei differenziali futuri di ammontare pari a circa € 425 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 notevole incremento della voce "Debiti verso altri finanziatori" è da imputarsi essenzialmente a:

- programma di finanziamento del progetto Alta Velocità/Alta Capacità sottoscritto in data 23 dicembre 2003 da TAV S.p.A., RFI S.p.A. (nel doppio ruolo di finanziato e garante) e Infrastrutture S.p.A.. Nel corso del 2004 sono stati stipulati i contratti relativi alle prime sei tranches (Project Loans Tranches) del prestito bullet per un ammontare complessivo di 7,5 miliardi di euro con le seguenti caratteristiche:
 - primo Project Loan Tranche di € 1.000 milioni, durata 10 anni, al tasso annuo del 4,5%;

- secondo Project Loan Tranche di € 750 milioni, durata 15 anni, al tasso annuo del 2,25%, Inflation Index Ratio;
- terzo Project Loan Tranche di € 3.250 milioni, durata 20 anni, al tasso annuo del 5,125%;
- quarto Project Loan Tranche di € 1.000 milioni, durata 30 anni, al tasso annuo del 5,2%;
- quinto Project Loan Tranche di € 1.000 milioni, durata 20 anni, al tasso annuo del 4,773%;
- sesto Project Loan Tranche di € 500 milioni, durata 30 anni, al tasso annuo del 5,2%.

Alla data del 31 dicembre 2004 i finanziamenti erogati da Infrastrutture S.p.A. a TAV S.p.A. ammontano a € 6.345.075 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 € 2.941 milioni.

Nel corso dell'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 in data 27 e 28 aprile 2004 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%.

L'attuale proiezione della curva dei tassi di interesse genera un valore attuale dei differenziali futuri di ammontare pari a circa € 48 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 "Anticipazioni della Cassa Depositi e Prestiti" è dovuto al rimborso, effettuato da RFI S.p.A., delle quote dei prestiti scadute nell'esercizio (€ 13.345 mila). Tali anticipazioni, ricevute nel 1987, di durata ventennale, maturano interessi al tasso fisso dell'8%.

Ai fini di una migliore comparazione dei dati, si segnala, infine, che la voce "Debiti verso altri finanziatori" è stata oggetto di una riclassifica, per l'esercizio 2003, alla voce "Debiti verso soci per finanziamenti" per € 3.341 mila.

Acconti

La voce ammonta a € 102.775 mila, con un decremento di € 4.790 mila rispetto al 31 dicembre 2003.

Gli importi più significativi riguardano RFI S.p.A. (€ 65.933 mila) e Italferr S.p.A. (€ 22.869 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 € 3.466.971 mila con un incremento di € 825.181 mila rispetto al 31 dicembre 2003. Essa è così dettagliata:

Descrizione	31.12.2004	31.12.2003	Differenze
Fornitori ordinari	3.338.783	2.543.229	795.554
Amministrazioni dello Stato e altre amm.mi pubbliche	8.596	7.190	1.406
Ferrovie Estere	96.347	66.039	30.308
Ferrovie in concessione	22.171	14.694	7.477
Agenzie ed altre Aziende di trasporto	1.074	10.638	(9.564)
TOTALE	3.466.971	2.641.790	825.181

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 TAV S.p.A. (€ 580.759 mila) e RFI S.p.A. (€ 232.780 mila) e i minori debiti di Trenitalia S.p.A. (€ 14.030 mila) e Grandi Stazioni S.p.A. (€ 11.651 mila).

L’incremento delle voci “Ferrovie Estere” (€ 30.308 mila) e “Ferrovie in concessione” (€ 7.477 mila) è dovuto a Trenitalia S.p.A.. E’ imputabile, rispettivamente, al traffico merci, per l’effetto anche di maggiori volumi di traffico sviluppati nel 2004 in questo settore, e al ritardo nella ripartizione definitiva dei ricavi e nella regolazione finanziaria a seguito della mancata definizione tra i vari vettori che erogano i servizi di trasporto integrato dei volumi di traffico di competenza di ciascuno.

Non vi sono debiti esigibili oltre i cinque anni.

Debiti verso imprese controllate

La voce ammonta a € 3 mila con una diminuzione di € 3.155 mila rispetto al 31 dicembre 2003.

L’intero importo è esigibile entro l’esercizio ed è relativo a debiti commerciali verso la società SAP S.r.l. in liquidazione.

Debiti verso imprese collegate

La voce ammonta a € 124.116 mila con una variazione in aumento di € 38.296 mila rispetto al 31 dicembre 2003. Essa è così dettagliata per natura:

Natura	31.12.2004	31.12.2003	Differenze
Commerciali	120.440	85.815	34.625
Finanziari			
- c/c intersocietario	3.517	0	3.517
Altri:	159	5	154
TOTALE	124.116	85.820	38.296

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. (€ 101.858 mila), Cisalpino A.G. (€ 9.166 mila), Artesia Sas (€ 3.191 mila), Cemat S.p.A. (€ 1.285 mila), Sodai S.p.A. (€ 1.140 mila) e Isfort S.p.A. (€ 1.096 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 all’apertura del c/c intersocietario da parte di T.S.F. S.p.A. (€ 2.887 mila) e Metronapoli S.p.A. (€ 630 mila).

Non vi sono debiti esigibili oltre i cinque anni.

Debiti tributari

La voce ammonta a € 171.931 mila con un decremento di € 1.474 mila rispetto al 31 dicembre 2003. Essa è così dettagliata:

Descrizione	31.12.2004	31.12.2003	Differenze
IRES	83	5.689	(5.606)
IVA	35.693	23.657	12.036
IRAP	20.207	20.270	(63)
Ritenute alla fonte	114.003	114.574	(571)
Altri	1.945	9.215	(7.270)
TOTALE	171.931	173.405	(1.474)

I debiti di natura tributaria riguardano, essenzialmente, le imposte per IRES, IRAP ed IVA, nonché 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 € 428.179 mila con un decremento di € 10.050 mila rispetto al 31 dicembre 2003.

Essa è così dettagliata:

Descrizione	31.12.2004	31.12.2003	Differenze
INPS	175.149	171.382	3.767
PREVINDAI	1.636	1.561	75
INAIL	126.787	132.680	(5.893)
Debiti per contributi su competenze da liquidare e fondo ferie non godute	111.751	120.415	(8.664)
Altri	12.856	12.191	665
TOTALE	428.179	438.229	(10.050)

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 2004, 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.

Si segnala, infine, che la voce "Debiti per contributi su competenze da liquidare" è stata oggetto di riclassifica relativamente all'esercizio 2003 per € 52.046 mila dalla voce "Personale per ferie non godute".

Non vi sono debiti esigibili oltre i cinque anni.

Altri debiti

La voce ammonta a € 1.202.828 mila con un incremento di € 179.419 mila rispetto al 31 dicembre 2003. Essa è così dettagliata:

Descrizione	31.12.2004	31.12.2003	Differenze
Personale	439.777	422.168	17.609
Personale per ferie non godute	130.498	169.719	(39.221)
Ministero Economia e Finanze	86.545	4.990	81.555
Compensi organi sociali	1.040	837	203
Fondo a gestione bilaterale	108.628	99.145	9.483
Depositi cauzionali	27.564	23.691	3.873
Altre imprese partecipate	179.410	114.177	65.233
Creditori diversi	229.366	188.682	40.684
TOTALE	1.202.828	1.023.409	179.419

L'importo della voce esigibile oltre i cinque anni ammonta a € 362 mila ed è riconducibile a Ferservizi S.p.A. (€ 49 mila) e a Grandi Stazioni S.p.A. (€ 313 mila).

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. per la corresponsione del Premio per risultati relativo all'anno 2003 (€ 13.445 mila), che è stato erogato al personale nel mese di febbraio 2005.

Il decremento del debito verso il personale per ferie non godute riconducibile, essenzialmente, a RFI S.p.A. (€ 12.862 mila) e a Trenitalia S.p.A. (€ 20.999 mila), è relativo al ricalcolo delle ferie effettivamente maturate dal personale, compresi i dirigenti.

L'incremento dei debiti verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze è attribuibile essenzialmente a RFI S.p.A. (€ 81.583 mila) ed è costituito da:

- conguagli negativi per contributi extra costi circolazione (K1) per gli anni 2001-2002;
- conguagli per contributi stanziati per oneri demaniali relativo all'anno 2002;
- conguagli per la 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 dei debiti verso Altre imprese partecipate è dovuto alla Capogruppo per l'adeguamento al cambio di fine periodo del debito per decimi da versare verso la partecipata Eurofima espresso in franchi svizzeri (€ 38.753 mila) e per i decimi da versare al Consorzio Italiano Infrastrutture e Trasporti per l'Iraq (€ 80 mila), e a RFI S.p.A. (€ 27.959 mila) per il

debito per decimi da versare alla partecipata Stretto di Messina S.p.A. in conto aumento di capitale.

L'incremento dei debiti della voce "Creditori diversi" è da attribuire all'effetto combinato dei maggiori debiti di Sita S.p.A. (€ 34.997 mila), RFI S.p.A. (€ 12.281 mila), e della Capogruppo (€ 6.050 mila) e i minori debiti di Fercredit (€ 8.845 mila), Ferservizi S.p.A. (€ 2.014 mila) e Trenitalia S.p.A. (€ 1.424 mila).

Si segnala, infine, che la voce "Personale per ferie non godute" è stata oggetto di riclassifica relativamente all'esercizio 2003 per € 52.046 mila alla voce "Debiti per contributi su competenze da liquidare" nell'ambito dei Debiti verso Istituti Previdenziali.

RATEI E RISCONTI PASSIVI

I ratei e risconti ammontano a € 563.341 mila (€ 540.740 mila al 31 dicembre 2003) e sono dettagliati come segue:

Dettaglio	31.12.2004	31.12.2003	Differenze
AGGIO SU PRESTITI	24.648	0	24.648
RATEI PASSIVI			
Fitti passivi	133	16	117
Interessi passivi	177.494	66.927	110.567
Altri ratei passivi	3.191	3.252	(61)
	180.818	70.195	110.623
RISCONTI PASSIVI			
Fitti attivi	8.178	7.481	697
Interessi attivi	1.303	366	937
Canoni e concessioni attivi	334.646	364.422	(29.776)
Altri risconti passivi	13.748	98.276	(84.528)
	357.875	470.545	(112.670)
TOTALE	563.341	540.740	22.601

L'aggio su prestiti è relativo alla controllata TAV S.p.A. 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. (€ 112.359 mila).

La riduzione dei risconti passivi per canoni e concessioni attivi (€ 29.776 mila) è riconducibile a RFI S.p.A. ed è relativa alla quota di ricavi di competenza dell'esercizio. La composizione di tali risconti è la seguente:

- quota di ricavi di competenza di esercizi futuri derivanti dalla cessione a Basicotel S.p.A. (€ 109.833 mila) dei diritti di utilizzazione degli elettrodotti per il passaggio di cavi in fibre ottiche, aventi durata trentennale;
- cessione dei diritti di uso e godimento di siti alla società IPSE 2000 (€ 215.000 mila);
- cessione alla Società Infostrada S.p.A. (€ 9.813 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 altre 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. (€ 6.585 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	Entro l'esercizio	Oltre l'esercizio	Di cui oltre i cinque anni
PLT serie 6^	833	23.815	19.651
TOTALE	833	23.815	19.651

CONTI D'ORDINE

I conti d'ordine comprendono principalmente:

- l'ammontare dei rischi per garanzie prestate per € 1.979.698 mila (€ 1.735.202 mila al 31 dicembre 2003) e degli altri rischi per € 1.065 mila (€ 2.337 mila al 31 dicembre 2003). La voce comprende il valore dei pegni sul materiale rotabile rilasciati dalla società Trenitalia S.p.A. a favore di Eurofima, pari ad € 892.400 mila, a garanzia del finanziamento a medio/lungo termine da questa concesso alla Capogruppo (€ 400.000 mila al 31 dicembre 2003);
- gli impegni per € 9.136.864 mila (€ 9.230.218 mila al 31 dicembre 2003), riconducibili principalmente alla società TAV S.p.A. (€ 6.323.956 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. (€ 2.744.521 mila) per gli investimenti da realizzare sul materiale rotabile, in termini di nuove acquisizioni e di migliorie sull'esistente;
- il valore del materiale rotabile di proprietà di Eurofima per € 324.358 mila (€ 715.539 mila al 31 dicembre 2003), 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. La voce si è ridotta di € 391.181 mila a seguito dei mutui estinti nell'esercizio;
- 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 € 5.648.164 mila con fondi già provveduti e per € 16.609.000 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 € 19.533 mila (€ 17.470 mila al 31 dicembre 2003);
- gli altri conti d'ordine per € 9.365 mila (€ 378.018 mila al 31 dicembre 2003). Il decremento è essenzialmente imputabile alla società Metroscai S.c.a.r.l. (€ 330.066 mila), che nel corso del 2004 ha proceduto alla chiusura delle attività a seguito della scadenza del contratto di appalto con l'INPDAP avvenuto in data 30 aprile 2004.

CONTO ECONOMICO

Di seguito vengono analizzati i ricavi e i costi dell'esercizio 2004 raffrontati con l'esercizio precedente.

VALORE DELLA PRODUZIONE

Il valore della produzione ammonta a € 10.468.405 mila, con una variazione in aumento di € 448.727 mila rispetto all'esercizio 2003.

Esso risulta così composto:

Descrizione	2004	2003	Differenze
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	5.151.175	5.018.094	133.081
Variazioni delle rimanenze di prodotti in corso di lavorazione, semilavorati e finiti	(166.366)	(26.033)	(140.333)
Variazione dei lavori in corso su ordinazione	8.196	5.475	2.721
Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni	1.462.335	1.246.936	215.399
Altri ricavi e proventi	4.013.065	3.775.206	237.859
TOTALE	10.468.405	10.019.678	448.727

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 € 5.151.175 mila ed è così dettagliata:

Descrizione	2004	2003	Differenze
Prodotti del traffico viaggiatori			
Clientela ordinaria:			
-Traffico interno	2.073.363	2.015.449	57.914
-Traffico internazionale	211.919	231.318	(19.399)
	2.285.282	2.246.767	38.515
Contratti di servizio pubblico con Enti pubblici territoriali	1.311.430	1.297.655	13.775
Totale ricavi viaggiatori	3.596.712	3.544.422	52.290
Prodotti del traffico merci			
Clientela ordinaria:			
-Traffico interno	430.939	369.470	61.469
-Traffico internazionale	403.588	389.340	14.248
Totale ricavi merci	834.527	758.810	75.717
Contratto di servizio pubblico con lo Stato	480.563	480.563	0
Totale prodotti del traffico	4.911.802	4.783.795	128.007
Altri ricavi delle vendite e delle prestazioni	239.373	234.299	5.074
TOTALE	5.151.175	5.018.094	133.081

Come evidenziato dal confronto con l'esercizio precedente, i ricavi da traffico interno viaggiatori registrano un incremento di € 57.914 mila, imputabile principalmente al potenziamento dell'offerta da parte di Trenitalia S.p.A. dei treni del segmento Eurostar per i viaggiatori a media/lunga percorrenza, mentre i ricavi da traffico internazionale viaggiatori registrano una flessione pari a € 19.399 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" (€ 13.775 mila) è imputabile principalmente ai maggiori servizi aggiuntivi richiesti dalle amministrazioni locali a Trenitalia S.p.A.. Tale voce comprende:

- i corrispettivi delle 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 (€ 1.209.175 mila), e i corrispettivi derivanti dai contratti per servizi aggiuntivi sottoscritti con gli enti locali (€ 29.424 mila);

- i corrispettivi dalle Regioni per i servizi di trasporto effettuati da Sita S.p.A. (€ 72.831 mila).

Il settore del trasporto merci ha registrato, rispetto al corrispondente periodo del 2003, un incremento di € 75.717 mila, riferito in particolare ad Ecolog S.p.A. (€ 40.304 mila), che continua ad effettuare prestazioni nei confronti del “Commissario di Governo delegato per l’Emergenza Rifiuti Regione Campania”, a Trenitalia S.p.A. (€ 19.330 mila), per la maggiore incidenza dei contratti *sous traitance*, ad Italcontainer S.p.A. (€ 8.651 mila) e ad Omniaexpress S.p.A. (€ 6.328 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	2004	2003	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. 351 del 24 dicembre 2003 (Legge di Bilancio di Previsione dello Stato per l’anno finanziario 2004 e bilancio pluriennale per il triennio 2004-2006) dal Ministero dell’Economia e delle Finanze, così come indicato nei rispettivi capitoli di competenza, a favore di Trenitalia S.p.A. per gli obblighi tariffari e di servizio.

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 € 5.074 mila ed è così costituita:

Descrizione	2004	2003	Differenze
- Vendite di materiali	10.930	17.013	(6.083)
- Prestazioni a terzi	133.653	125.026	8.627
- Canoni e noli di materiale rotabile e altro	38.558	35.595	2.963
- Corrispettivi binari di raccordo stazioni e tronchi di confine	29.208	32.202	(2.994)
- Altri ricavi	27.024	24.463	2.561
TOTALE	239.373	234.299	5.074

Ai fini di una migliore esposizione delle poste di bilancio è stata effettuata una diversa allocazione dei ricavi da “Vendita immobili e terreni di trading”, dei “Ricavi da gestione

immobiliare”, dei “Rimborsi da terzi e ricavi diversi” e di alcune tipologie di ricavi iscritti nelle “Prestazioni a terzi” dalla voce “Ricavi delle vendite e delle prestazioni” alla voce “Altri ricavi e proventi”; analoga riclassifica ha interessato l’esercizio 2003 (€ 138.360 mila). Per un maggior dettaglio di tali riclassifiche si rimanda al commento della voce “Altri ricavi e proventi”.

I ricavi da “Prestazioni a terzi” sono principalmente dovuti a RFI S.p.A. (€ 55.178 mila), a Trenitalia S.p.A. (€ 38.553 mila) e a Serfer S.p.A. (€ 12.905 mila), i ricavi per “Canoni e noli di materiale rotabile ed altro” sono quasi esclusivamente dovuti a Trenitalia S.p.A. (€ 37.860 mila), mentre i ricavi da “Corrispettivi per binari di raccordo, stazioni e tronchi di confine” sono attribuibili alla stessa Trenitalia S.p.A. (€ 18.776 mila), a RFI S.p.A. (€ 6.218 mila) e a Serfer S.p.A. (€ 4.214 mila).

Variazione delle rimanenze di prodotti in corso di lavorazione, semilavorati e finiti

La voce presenta un saldo negativo di € 166.366 mila imputabile interamente a Ferrovie Real Estate S.p.A., che deriva dall’effetto combinato del decremento dovuto alla vendita di alcuni immobili e terreni iscritti nel portafoglio di trading della società (€ 171.917 mila) e dell’aumento di € 5.551 mila relativo alla valorizzazione dei lavori di manutenzione straordinaria sugli immobili di trading.

Variazione dei lavori in corso su ordinazione

La voce ammonta a € 8.196 mila ed è attribuibile essenzialmente alla variazione in aumento delle commesse in corso di realizzazione a cura della società Italferr S.p.A. (€ 6.698 mila).

Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni

La voce ammonta a € 1.462.335 mila ed è attribuibile essenzialmente alle società Trenitalia S.p.A. (€ 371.165 mila) per la manutenzione incrementativa dei rotabili effettuata prevalentemente presso le Officine Grandi Riparazioni, RFI S.p.A. (€ 404.308 mila) per l’impiego di materiali prelevati dalle scorte e le altre spese generali relative agli investimenti, Italferr S.p.A. (€ 130.807 mila) e infine TAV S.p.A. (€ 547.401 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 € 4.013.065 mila ed è così dettagliata :

Descrizione	2004	2003	Differenze
Contratto di Programma	1.304.000	382.100	921.900
Contributi da U.E.	316	273	43
Contributi da Stato, Enti Pubblici Territoriali e altri	21.100	20.265	835
Utilizzo fondo ristrutturazione ex lege 448/98 e relativo fondo integrativo	1.830.782	1.926.372	(95.590)
Utilizzo fondo ristrutturazione industriale	0	35.960	(35.960)
Utilizzo fondo rettifica valore cespiti	48.773	48.804	(31)
Utilizzo fondo manutenzione ordinaria	0	977.000	(977.000)
Utilizzo fondo oneri e perdite patrimoniali	50.374	1.860	48.514
Altri			
Sopravvenienze attive da normale aggiornamento stime	107.353	31.282	76.071
Plusvalenze gestione caratteristica	53.413	56.684	(3.271)
Proventi immobiliari	139.211	133.043	6.168
Vendita immobili e terreni trading	355.769	42.732	313.037
Proventi diversi	101.974	118.831	(16.857)
TOTALE	4.013.065	3.775.206	237.859

Come già menzionato, ai fini di una migliore esposizione delle poste di bilancio è stata effettuata una diversa allocazione dei ricavi dalla voce “Altri ricavi delle vendite e prestazioni” alla voce “Altri ricavi e proventi” che ha interessato, per omogeneità, anche i saldi del 2003. In particolare:

- i ricavi da “Vendita immobili e terreni trading” sono stati interamente riclassificati ad analoga voce degli “Altri ricavi e proventi” (€ 42.732 mila nel 2003);
- i “Ricavi da Gestione immobiliare” sono stati interamente riclassificati alla voce “Proventi immobiliari” (€ 73.003 mila nel 2003);
- i ricavi iscritti alla voce “Rimborsi da terzi e ricavi diversi” (€ 21.976 mila nel 2003), alla voce “Prestazioni a terzi” (€ 550 mila nel 2003) ed alla voce “Altri ricavi” (€ 99 mila nel 2003) sono stati riclassificati alla voce “Proventi diversi”.

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 2004 sono stati iscritti in misura pari a quanto stabilito dalla Legge Finanziaria per l'anno 2004, al netto dei tagli operati dal Decreto Legge 11 luglio 2004, n. 168 "Interventi urgenti per il contenimento della spesa pubblica".

Secondo quanto previsto dall'art. 17 del Contratto di Programma, RFI S.p.A. deve presentare, entro il 30 giugno 2005, 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 2004. I contributi suddetti sono stati quindi contabilizzati tenendo conto del sopramenzionato art. 17 del Contratto di Programma, con il reintegro, rispetto all'esercizio precedente, dei contributi per la manutenzione della rete. Pertanto, ai fini della valutazione dell'incremento che si registra nell'esercizio 2004, lo stesso deve essere messo in relazione con l'utilizzo del fondo manutenzione ordinaria effettuato da RFI S.p.A. nel 2003, in mancanza dei suddetti contributi (€ 977.000 mila).

Nella voce "Contributi da Stato, Enti Pubblici Territoriali ed altri" sono compresi:

- i contributi ricevuti dalla società Sita S.p.A. (€ 18.050 mila) da parte di Comuni, Province e Regioni per l'attività di trasporto;
- i contributi ricevuti da Trenitalia S.p.A. (€ 131 mila) da parte di Comuni e Regioni quale rimborso forfettario dei costi di manutenzione del materiale rotabile.

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 (€ 1.829.968 mila) e delle minusvalenze ordinarie da dismissione cespiti (€ 814 mila).

Non vi è stato inoltre l'utilizzo del "Fondo Ristrutturazione industriale" da parte di Trenitalia S.p.A., in quanto si è esaurita nel 2003 la parte di fondo relativa ai costi del personale individuato come esuberante in sede di acquisizione del ramo d'azienda "Trasporto".

L'utilizzo del "Fondo rettifica valore cespiti" è stato determinato da Trenitalia S.p.A. in misura proporzionale agli ammortamenti delle immobilizzazioni materiali acquisite con il Ramo di Azienda Trasporto e ritenute non completamente redditive.

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 (€ 9.161 mila); alla copertura delle minusvalenze registrate nel 2004 dalla vendita degli immobili di trading, nelle more dell'operazione di puntuale analisi del valore di mercato dei beni di magazzino conclusasi nel 2004 (€ 20.552 mila) e alla copertura degli oneri finanziari generati dal contratto di finanziamento con Banca OPI (€ 20.661 mila).

L'incremento dei proventi immobiliari deriva principalmente dall'aumento dei canoni di locazione dovuto alle nuove condizioni contrattuali applicate da Ferrovie Real Estate S.p.A. verso conduttori esterni al Gruppo (€ 13.093 mila), in parte compensato dal decremento registrato da Metroscai S.c.a.r.l. (€ 4.434 mila).

Le vendite di immobili e terreni di trading, riconducibili a Ferrovie Real Estate S.p.A., derivano per € 343.225 mila dalla cessione di immobili e per € 12.544 mila dalla cessione di terreni. L'incremento rispetto all'esercizio precedente è determinato dall'avvio dell'operatività della Società stessa che è stata costituita ad ottobre 2003.

E' da segnalare, infine, l'iscrizione tra i proventi diversi del rilascio di fondi eccedenti da parte di RFI S.p.A. (€ 55.245 mila) e della Capogruppo (€ 12.000 mila).

COSTI DELLA PRODUZIONE

I costi della produzione ammontano a € 9.926.884 mila, con una variazione in aumento di € 207.896 mila rispetto all'esercizio 2003.

Essi risultano così composti:

Descrizione	2004	2003	Differenze
Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	750.681	720.448	30.233
Servizi	1.741.799	1.610.291	131.508
Godimento beni di terzi	126.695	118.381	8.314
Personale	4.470.483	4.429.410	41.073
Ammortamenti e svalutazioni	2.589.387	2.556.835	32.552
Variazione delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	(36.772)	9.126	(45.898)
Accantonamenti per rischi	184.533	131.578	52.955
Altri accantonamenti	10.516	34.216	(23.700)
Oneri diversi di gestione	89.562	108.703	(19.141)
TOTALE	9.926.884	9.718.988	207.896

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 € 750.681 mila ed è così dettagliata:

Descrizione	2004	2003	Differenze
Acquisto di materiali	637.089	609.216	27.873
Energia elettrica per la trazione dei treni	80.000	76.500	3.500
Illuminazione e forza motrice	33.592	34.732	(1.140)
TOTALE	750.681	720.448	30.233

La variazione in aumento di € 30.233 mila rispetto all'esercizio precedente è attribuibile principalmente all'incremento registrato da RFI S.p.A. (€ 23.410 mila) relativo ai materiali per l'esecuzione dei lavori, da Sita S.p.A. (€ 4.216 mila) e da Trenitalia S.p.A. (€ 2.907 mila).

Tuttavia la razionalizzazione di consumi e acquisti da parte di RFI S.p.A. ha garantito l'obiettivo di riduzione delle rimanenze, come peraltro si evince dal commento della voce "Rimanenze" nell'apposita voce di Stato Patrimoniale.

Servizi

La voce ammonta a € 1.741.799 mila ed è così dettagliata:

Descrizione	2004	2003	Differenze
Servizi e lavori appaltati:			
-pulizia	176.858	176.955	(97)
-servizi sostitutivi	12.272	14.453	(2.181)
-altri	338.113	281.221	56.892
Manutenzioni e riparazioni:			
-beni immobili	213.125	197.594	15.531
-beni mobili	135.185	113.476	21.709
Concorsi e compensi ad altre ferrovie	38.816	48.599	(9.783)
Consulenze	29.581	46.583	(17.002)
Prestazioni professionali	54.408	48.508	5.900
Prestazioni personale in prestito	1.246	2.211	(965)
Utenze	79.581	83.055	(3.474)
Premi assicurativi	68.963	64.579	4.384
Spese postali e poste telefoniche	2.273	3.538	(1.265)
Software	128.780	117.124	11.656
Carrozze letto e ristorazione	47.888	46.235	1.653
Provvigioni	75.910	81.456	(5.546)
Pubblicità e marketing	35.951	36.505	(554)
Compensi organi sociali	10.467	4.489	5.978
Istruzione professionale	13.222	14.044	(822)
Buoni pasto e mense	69.535	73.577	(4.042)
Viaggi e soggiorno	44.108	33.155	10.953
Altre prestazioni di terzi	165.517	122.934	42.583
TOTALE	1.741.799	1.610.291	131.508

Per una migliore esposizione, si precisa che all'interno di tale voce è stata operata una riclassifica di € 10.453 mila da "manutenzione beni mobili" a "software" relativa al saldo 2003.

Le variazioni più significative riguardano:

- "Servizi e lavori appaltati-altri", che presentano un incremento di € 56.892 mila riconducibile alla società Ecolog S.p.A. (€ 27.122 mila) per il servizio di trasporto rifiuti, a Trenitalia S.p.A. (€ 23.236 mila) per i maggiori costi sostenuti in seguito ai maggiori comfort offerti a bordo treno, in particolare sul segmento notte, e a TAV S.p.A. (€ 6.212 mila);

- “manutenzione beni immobili”, che presentano un incremento di € 15.531 mila, principalmente riconducibile a Centostazioni S.p.A. (€ 13.744 mila) e Trenitalia S.p.A. (€ 2.352 mila);
- “manutenzione beni mobili”, che presentano un incremento di € 21.709 mila riconducibile essenzialmente a Trenitalia S.p.A. (€ 19.392 mila) in seguito all’esternalizzazione di parti dell’attività manutentiva del materiale rotabile legate alla riparazione di parti di ricambio;
- costi per “consulenze” che si decrementano di € 17.002 mila anche a seguito di quanto richiesto dalla Legge 191/2004 (“Interventi urgenti per il contenimento della spesa pubblica”). In particolare diminuiscono i costi di Italferr S.p.A. (€ 5.996 mila), Grandi Stazioni S.p.A. (€ 2.253 mila), TAV S.p.A. (€ 6.061 mila) e Centostazioni S.p.A. (€ 2.189 mila);
- costi per “software”, che registrano un incremento di € 11.656 mila principalmente dovuto all’effetto differenziale tra maggiori costi sostenuti da Trenitalia S.p.A. (€ 13.705 mila) per l’addebito dei costi di manutenzione delle apparecchiature automatiche per l’emissione dei biglietti, a seguito della scadenza dei relativi contratti di noleggio che prevedevano anche il servizio di manutenzione, e minori costi sostenuti da Italferr S.p.A. (€ 2.006 mila).

Godimento di beni di terzi

La voce ammonta a € 126.695 mila ed è così dettagliata:

Descrizione	2004	2003	Differenze
Locazioni immobili	11.777	12.833	(1.056)
Canoni leasing	364	74	290
Noli materiale ferroviario e bus	68.522	71.461	(2.939)
Canoni di utilizzo del marchio	0	24	(24)
Altri costi	46.032	33.989	12.043
TOTALE	126.695	118.381	8.314

Il dettaglio più rilevante di tale voce è “Noli materiale ferroviario e bus”, attribuibile principalmente a Trenitalia S.p.A. (€ 64.477 mila).

Personale

La voce ammonta a € 4.470.483 mila ed è così dettagliata:

Descrizione	2004	2003	Differenze
Salari e stipendi	3.308.559	3.283.589	24.970
Oneri sociali	844.047	841.507	2.540
Trattamento di fine rapporto	311.576	297.266	14.310
Altri costi	6.301	7.048	(747)
TOTALE	4.470.483	4.429.410	41.073

Il costo del personale presenta un incremento di € 41.073 mila rispetto all'esercizio precedente derivante dai maggiori costi determinati dal rinnovo contrattuale che ha interessato la Capogruppo, RFI S.p.A., Ferservizi S.p.A., Italferr S.p.A., Ferrovie Real Estate S.p.A. e Trenitalia S.p.A, compensato dalla riduzione degli oneri derivante dalla diminuzione della consistenza media del personale.

Ammortamenti e svalutazioni

La voce ammonta a € 2.589.387 mila ed è così dettagliata:

Descrizione	2004	2003	Differenze
Ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	78.035	60.571	17.464
Ammortamento delle immobilizzazioni materiali	2.482.652	2.466.673	15.979
Altre svalutazioni delle immobilizzazioni	4.603	131	4.472
Svalutazione dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilità liquide	24.097	29.460	(5.363)
TOTALE	2.589.387	2.556.835	32.552

L'incremento degli ammortamenti delle immobilizzazioni immateriali è dovuto principalmente a Trenitalia S.p.A. che ha incrementato gli ammortamenti per software (€ 9.433 mila) come conseguenza degli investimenti passati in esercizio relativi agli interventi sui sistemi di vendita e rendicontazione e sul sistema per la gestione delle manutenzioni (RSMS) e degli acquisti (Purchases Management System – PMS), avvenuti nell'esercizio in corso, e a RFI S.p.A. che registra un incremento di € 6.155 mila, in gran parte dovuto all'aumento registrato negli ammortamenti dei software (€ 4.514 mila).

L'incremento della voce “ammortamento delle immobilizzazioni materiali” (€ 15.979 mila) è dovuto principalmente all'effetto differenziale tra:

- il notevole aumento registrato da Trenitalia S.p.A. rispetto al 2003 (€ 107.402 mila) principalmente attribuibile all'ammortamento del materiale rotabile, cresciuto di € 96.862 mila in confronto all'esercizio precedente, sia a causa del valore degli investimenti effettuati in quest'ambito e completati nel corso del 2004 sia alla loro tipologia. Difatti, i notevoli interventi di manutenzione straordinaria per il mantenimento in efficienza, necessari in quanto l'età media del parco è ancora troppo alta e la massiccia introduzione

di tecnologie a bordo treno, hanno comportato investimenti che scontano aliquote di ammortamento elevate (20%).

- il decremento di € 87.440 mila registrato da RFI S.p.A. e dovuto in massima parte all'azzeramento del coefficiente di ammortamento della categoria Terreni strumentali (€ 80.000 mila);
- il decremento di € 3.973 mila registrato da SITA S.p.A. a fronte della riduzione delle aliquote del parco autobus in uso.

Variazione delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci

La voce evidenzia un variazione in aumento delle rimanenze pari a € 36.772 mila, dovuta essenzialmente all'effetto combinato tra l'incremento registrato da Trenitalia S.p.A. (€ 48.991 mila) in seguito all'acquisto di materiale di prima dotazione (pezzi di ricambio per i nuovi acquisti di materiale rotabile avvenuti nell'anno), ed il decremento registrato da RFI S.p.A. (€ 12.339 mila) imputabile al decremento delle giacenze, già commentato in precedenza.

Accantonamenti per rischi e altri accantonamenti

La voce ammonta a € 195.049 mila ed è così dettagliata:

Descrizione	2004	2003	Differenze
Accantonamenti per rischi			
- Contenzioso nei confronti del personale e dei terzi	78.249	71.892	6.357
- Altri rischi	106.284	59.686	46.598
	184.533	131.578	52.955
Altri accantonamenti			
- Contenzioso nei confronti del personale e dei terzi	0	27	(27)
- Altri	10.516	34.189	(23.673)
	10.516	34.216	(23.700)
TOTALE	195.049	165.794	29.255

Gli accantonamenti per rischi della voce "Contenzioso con personale e terzi" è riferita principalmente ad RFI S.p.A. (€ 62.410 mila) e a Trenitalia S.p.A. (€ 14.076 mila), mentre gli accantonamenti alla voce "Altri rischi" si riferiscono in particolare ad RFI S.p.A. (€ 78.000 mila), Trenitalia S.p.A. (€ 17.363 mila) e Ferservizi S.p.A. (€ 10.374 mila).

Gli "Altri accantonamenti" sono invece attribuibili principalmente a Ferrovie Real Estate S.p.A. (€ 7.420 mila) e RFI S.p.A. (€ 2.200 mila).

Per una più approfondita trattazione si rimanda al commento delle corrispondenti poste del passivo.

Oneri diversi di gestione

La voce ammonta a € 89.562 mila, accoglie costi di natura residuale, ed è così dettagliata:

Descrizione	2004	2003	Differenze
Costi diversi			
- Minusvalenze da alienazione beni del ciclo produttivo	2.101	1.287	814
- Spese di rappresentanza	1.710	1.992	(282)
- Quote associative e contributi ad Enti vari	14.976	13.051	1.925
- Sopravvenienze passive da normale aggiornamento stime	24.293	35.667	(11.374)
- Altri	7.406	14.133	(6.727)
	50.486	66.130	(15.644)
Oneri tributari			
- IVA non detraibile	8.437	10.871	(2.434)
- ICI	11.100	11.804	(704)
- Altre imposte	19.539	19.898	(359)
	39.076	42.573	(3.497)
TOTALE	89.562	108.703	(19.141)

PROVENTI ED ONERI FINANZIARI

La gestione finanziaria presenta un saldo negativo di € 542.045 mila con una variazione in diminuzione di € 329.792 mila rispetto all'esercizio 2003. Essa risulta così composta:

Descrizione	2004	2003	Differenze
Proventi finanziari			
Proventi da partecipazioni			
- in imprese controllate e collegate	237	45.609	(45.372)
- in altre imprese	1.832	2.120	(288)
	<u>2.069</u>	<u>47.729</u>	<u>(45.660)</u>
Altri proventi finanziari			
Da crediti iscritti nelle immobilizzazioni			
- da imprese controllate e collegate	29	4	25
- altri	4	17	(13)
	<u>33</u>	<u>21</u>	<u>12</u>
Da titoli iscritti nelle immobilizzazioni che non costituiscono partecipazioni	0	0	0
Da titoli iscritti nell'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni	291	320	(29)
Proventi diversi dai precedenti			
- da imprese controllate e collegate	770	294	476
- da altri			
- interessi attivi su c/c bancari e postali	4.147	5.947	(1.800)
- proventi finanziari su altre operazioni di compravendita con obblighi di retrocessione			
- interessi attivi su pronti c/termine	7.893	1.897	5.996
- diversi	112.295	116.478	(4.183)
	<u>125.105</u>	<u>124.616</u>	<u>489</u>
Totale proventi finanziari	127.498	172.686	(45.188)
Oneri finanziari			
Interessi ed altri oneri			
- verso imprese controllate e collegate	362	121	241
- verso altri			
- su debiti obbligazionari	9.716	49	9.667
- su debiti verso istituti finanziari	599.829	370.624	229.205
- oneri finanziari su altre operazioni di compravendita con obbligo di retrocessione			
- diversi	20.495	11.579	8.916
	<u>630.402</u>	<u>382.373</u>	<u>248.029</u>
Totale oneri finanziari	630.402	382.373	248.029
Perdite su cambi			
- realizzate	392	2.566	(2.174)
- da realizzare	38.749	0	38.749
TOTALE PROVENTI E ONERI FINANZIARI	(542.045)	(212.253)	(329.792)

A partire dal corrente esercizio, a seguito della nuova normativa civilistica è stata introdotta la nuova voce "Utili e perdite su cambi"; conseguentemente sono stati riclassificati a tale voce € 2.566 mila iscritti nel 2003 alla voce "Differenze positive e negative su cambi".

Il saldo negativo è dovuto principalmente all'effetto differenziale tra:

- dividendi principalmente corrisposti alla Capogruppo dalla società Eurofima (€ 1.806 mila);
- interessi attivi su c/c bancari e postali realizzati principalmente dalla Capogruppo (€ 1.121 mila) e da RFI S.p.A. (€ 2.192 mila);
- interessi attivi su operazioni pronti contro termine realizzati essenzialmente dalla Capogruppo (€ 7.456 mila);
- interessi passivi su debiti obbligazionari, relativi ai prestiti sottoscritti dalla Capogruppo con la società Eurofima (€ 9.716 mila);
- interessi passivi su debiti verso banche sostenuti prevalentemente da TAV S.p.A. (€ 523.374 mila);
- perdite su cambi da realizzare, costituite principalmente dall'adeguamento al cambio di fine esercizio del debito per decimi da versare verso la società Eurofima effettuato dalla Capogruppo di cui si è già menzionato alla voce "Altri debiti" (€ 38.753 mila).

La variazione più rilevante rispetto allo scorso esercizio si è registrata nella voce "Oneri finanziari verso altri" in quanto, a seguito dell'incremento delle attività svolte da TAV S.p.A., si sono generati maggiori interessi passivi, nonché maggiori oneri connessi ai contratti di copertura, sui nuovi contratti di finanziamento ricevuti.

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	2004	2003	Differenze
Artesia SAS	6	0	6
BOPA	460	0	460
Cemat S.p.A.	1.381	0	1.381
Cisalpino AG	6.024	130	5.894
Ferrovie Nord Milano S.p.A.	9.919	387	9.532
Isfort S.p.A.	0	10	(10)
L.T.F. SAS	48	0	48
Metronapoli S.p.A.	0	32	(32)
Pol Rail S.r.l.	535	128	407
Sideuropa S.r.l.	105	20	85
Società Alpe Adria S.p.A.	3	1	2
Tilo SA	34	0	34
TSF S.p.A.	5.513	6.679	(1.166)
Viaggi e Turismo Marozzi S.r.l.	331	0	331
S.G.T. S.p.A.	37	0	37
Sinter Inland Terminal S.p.A.	321	0	321
TOTALE	24.717	7.387	17.330

Svalutazioni	2004	2003	Differenze
BOPA Grandi Biglietterie S.r.l.	0	660	(660)
Cemat S.p.A.	0	222	(222)
CIM S.p.A.	0	47	(47)
East Rail S.r.l.	49	0	49
EN.Hydro S.p.A. (già Hydroitalia S.p.A.)	0	895	(895)
Ferrovie Nord Milano Autoservizi S.p.A.	1.821	1.749	72
Firenze Parcheggi	7	0	7
FS Railfreight S.r.l. (già Cargo SI S.r.l.)	0	15	(15)
Hannibal	1.342	0	1.342
Isfort S.p.A.	62	0	62
L.T.F. SAS	0	62	(62)
Logistica SA	1.203	0	1.203
Logistica Mediterranea Cargo SA	561	134	427
Porta Sud S.p.A.	1	0	1
S.A.P. S.r.l. in liquidazione	0	1.226	(1.226)
Sodai S.p.A.	124	0	124
Sve Rail Italia AB	0	262	(262)
Sve Rail Italia S.r.l.	28	19	9
TI.BRE. S.p.A.	0	4	(4)
Viacom Express S.p.A.	0	35	(35)
Viaggi e Turismo Marozzi S.r.l.	0	324	(324)
Wisco S.p.A.	50	0	50
TOTALE	5.248	5.654	(406)

Per una più approfondita trattazione di rimanda alla sezione “Immobilizzazioni finanziarie: partecipazioni in imprese collegate”

PROVENTI ED ONERI STRAORDINARI

I proventi e oneri straordinari ammontano complessivamente a € 34.903 mila, con una variazione in diminuzione di € 56.439 mila rispetto all'esercizio 2003. Essi risultano così composti:

Descrizione	2004	2003	Differenze
PROVENTI STRAORDINARI			
- Plusvalenze da alienazioni	566	19.404	(18.838)
- Utilizzo fondo per ristrutturazione industriale e fondo oneri per esodi incentivati	39.481	25.202	14.279
- Utilizzo Fondo ristrutturazione ex lege 448/98 e relativo fondo integrativo	50.010	0	50.010
- Sopravvenienze attive	94.635	175.094	(80.459)
- Altri	28.421	38.208	(9.787)
	213.113	257.908	(44.795)
ONERI STRAORDINARI			
- Minusvalenze da alienazioni	51.283	19.283	32.000
- Oneri per esodi	39.964	25.202	14.762
- Imposte esercizi precedenti	6.719	11.549	(4.830)
- Sopravvenienze passive	73.552	88.300	(14.748)
- Altri	6.692	22.232	(15.540)
	178.210	166.566	11.644
TOTALE PROVENTI ED ONERI STRAORDINARI	34.903	91.342	(56.439)

Nell'ambito della gestione straordinaria sono da segnalare:

- le plusvalenze derivanti da alienazioni, essenzialmente riconducibili ad RFI S.p.A. (€ 531 mila), e riguardanti principalmente la vendita di terreni. La differenza rispetto allo scorso esercizio deriva sostanzialmente dalla plusvalenza che aveva realizzato Trenitalia S.p.A. sulla vendita della quota del 51% della partecipazione detenuta in En.Hydro S.p.A.;
- l'utilizzo del "Fondo Ristrutturazione Industriale" per € 25.420 mila da parte di Trenitalia S.p.A. e l'utilizzo del "Fondo oneri per esodi incentivati" per € 12.457 mila da parte di RFI S.p.A., e per € 1.604 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, ad eccezione di € 483 mila iscritti dalla società Omnia Logistica S.p.A. per costi sostenuti per i dipendenti messi in mobilità ex lege 223 come previsto dal piano industriale siglato con l'accordo sindacale del primo aprile 2004;

- l'utilizzo da parte di RFI S.p.A. del fondo integrativo fondo ristrutturazione ex lege 448/98 (€ 50.010 mila) che neutralizza le minusvalenze derivanti dalla vendita e dalla radiazione dei cespiti;
- le sopravvenienze attive attribuibili principalmente a RFI S.p.A. (€ 53.276 mila, di cui € 20.104 mila dovute al rilascio di fondi eccedenti, € 8.000 mila per contributi conto terzi riguardante esercizi precedenti, € 4.000 mila per indennizzi assicurativi ed altro), a Trenitalia S.p.A. (€ 13.358 mila, ripartite tra penalità ai fornitori, ricavi relativi ad esercizi precedenti e altre voci minori) e alla Capogruppo (€ 14.764 mila, di cui € 4.687 dovute al rilascio di fondi eccedenti);
- le minusvalenze da alienazioni riferite essenzialmente ad RFI S.p.A. (€ 51.051 mila); in particolare sono ricomprese in tale voce le dismissioni derivanti dall'intervenuta riconsegna di immobili nel corso dell'esercizio 2004 alle Capitanerie di Porto di Venezia e Taranto (€ 37.990 mila);
- le sopravvenienze passive, riconducibili essenzialmente a Trenitalia S.p.A. (€ 31.742 mila) e a RFI S.p.A. (€ 30.653 mila).

Imposte sul reddito dell'esercizio correnti, differite e anticipate

Le imposte sul reddito ammontano a € 178.528 mila con una variazione in aumento di € 27.568 mila rispetto all'esercizio 2003. Esse risultano così composte:

Descrizione	2004	2003	Differenze
Imposte correnti			
-IRES	211	23.718	(23.507)
-IRAP	175.635	137.778	37.857
- Proventi da adesione al consolidato fiscale	(523)	0	(523)
	175.323	161.496	13.827
Imposte differite e anticipate			
-Anticipate	(218)	(10.570)	10.352
-Differite	3.423	34	3.389
	3.205	(10.536)	13.741
TOTALE	178.528	150.960	27.568

Come già anticipato nella sezione dei Crediti tributari, a decorrere dall'esercizio 2004, 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 2004 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 € 56.362 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 100.259 unità (101.947 unità nell'esercizio 2003). 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	2004	2003	Differenze
Dirigenti	1.121	1.111	10
Quadri	14.954	14.898	56
Altro personale	79.960	81.869	(1.909)
TOTALE	96.035	97.878	(1.843)

b) Altre società del gruppo

PERSONALE	2004	2003	Differenze
Dirigenti	85	82	3
Quadri	225	211	14
Impiegati	897	859	38
Operai	3.017	2.917	100
TOTALE	4.224	4.069	155

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	2004	2003	Differenze
Amministratori (*)	6.997	1.351	5.646
Sindaci	157	174	(17)
TOTALE	7.154	1.525	5.629

(*) Le cifre comprendono le somme erogate a titolo di compenso e bonus per il raggiungimento obiettivi

Cambi utilizzati al 31 dicembre 2004 a raffronto con l'esercizio precedente

Valute estere	Cambio al 31.12.2003	Cambio medio 2003	Cambio al 31.12.2004	Cambio medio 2004
Franco Svizzero	0,6419	0,6580	0,6481	0,6476

Roma, 28 aprile 2005

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	35.784.871		
b) <u>Imprese controllate direttamente:</u>				
Trenitalia S.p.A.	Roma	2.592.871	Ferrovie dello Stato S.p.A.	100
Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. - RFI S.p.A.	Roma	25.756.203	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	871.000	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	5.189.071	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
Cargo Chemical S.r.l.	Roma	1.200	FS Cargo S.p.A.	99,58
Metroscail S.c.a.r.l.	Roma	10	Ferservizi S.p.A.	75
Italcontainer S.p.A.	Milano	5.681	FS Cargo S.p.A.	71
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
NET – Nord Est Terminal S.p.A.	Padova	1.560	FS Cargo S.p.A.	51

ALLEGATO N. 2

ELENCO DELLE PARTECIPAZIONI VALUTATE CON IL METODO DEL PATRIMONIO NETTO

Denominazione	Sede	Capitale Sociale (€/1000)	Società Partecipante	% di Partecipazione
<u>Imprese collegate:</u>				
LTF - Lyon-Turin Ferroviaire Sas	Chambery	1.000	RFI S.p.A.	50
Porta Sud S.p.A.	Bergamo	120	RFI S.p.A.	40
Cisalpino AG	Berna	162.500(1)	Trenitalia S.p.A.	50
Artesia Sas	Parigi	220	Trenitalia S.p.A.	50
Logistica SA	Levallois	37	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
Isfort - Istituto Superiore di Formazione e Ricerca S.p.A.	Roma	1.300	Ferrovie dello Stato S.p.A.	19
			Trenitalia S.p.A.	15
			RFI S.p.A.	15
Viaggi e Turismo Marozzi S.r.l.	Bari	1.040	Sita S.p.A.	49
Ferrovie Nord Milano Autoservizi S.p.A.	Milano	5.041	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	FS Cargo 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.	41,25
TSF Telesistemi Ferroviari S.p.A.	Roma	77.004	Ferrovie dello Stato S.p.A.	39

(1) Dati espressi in Fr Sv/000

Denominazione	Sede	Capitale Sociale (€/1000)	Società Partecipante	% di Partecipazione
Metronapoli S.p.A.	Napoli	1.033	Trenitalia S.p.A.	38
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

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)
Grandi Stazioni Repubblica	Ceska Praga	200	Grandi Stazioni S.p.A.	100	(2)
Sve Rail Italia S.r.l.	Milano	10	Trenitalia S.p.A.	100	(2)
b) Imprese collegate:					
Port Multimodal Services S.r.l. in liquidazione	Genova	47	Italcontainer S.p.A.	50	(1)
Logistica Mediterranea Cargo SA in liquidazione	Barcellona	700	Trenitalia S.p.A.	50	(1)
BBT SE S.p.A.	Innsbruck	240	RFI S.p.A.	50	(2)
ATI Rom S.r.l.	Bucarest	258	Sita S.p.A.	30	(2)

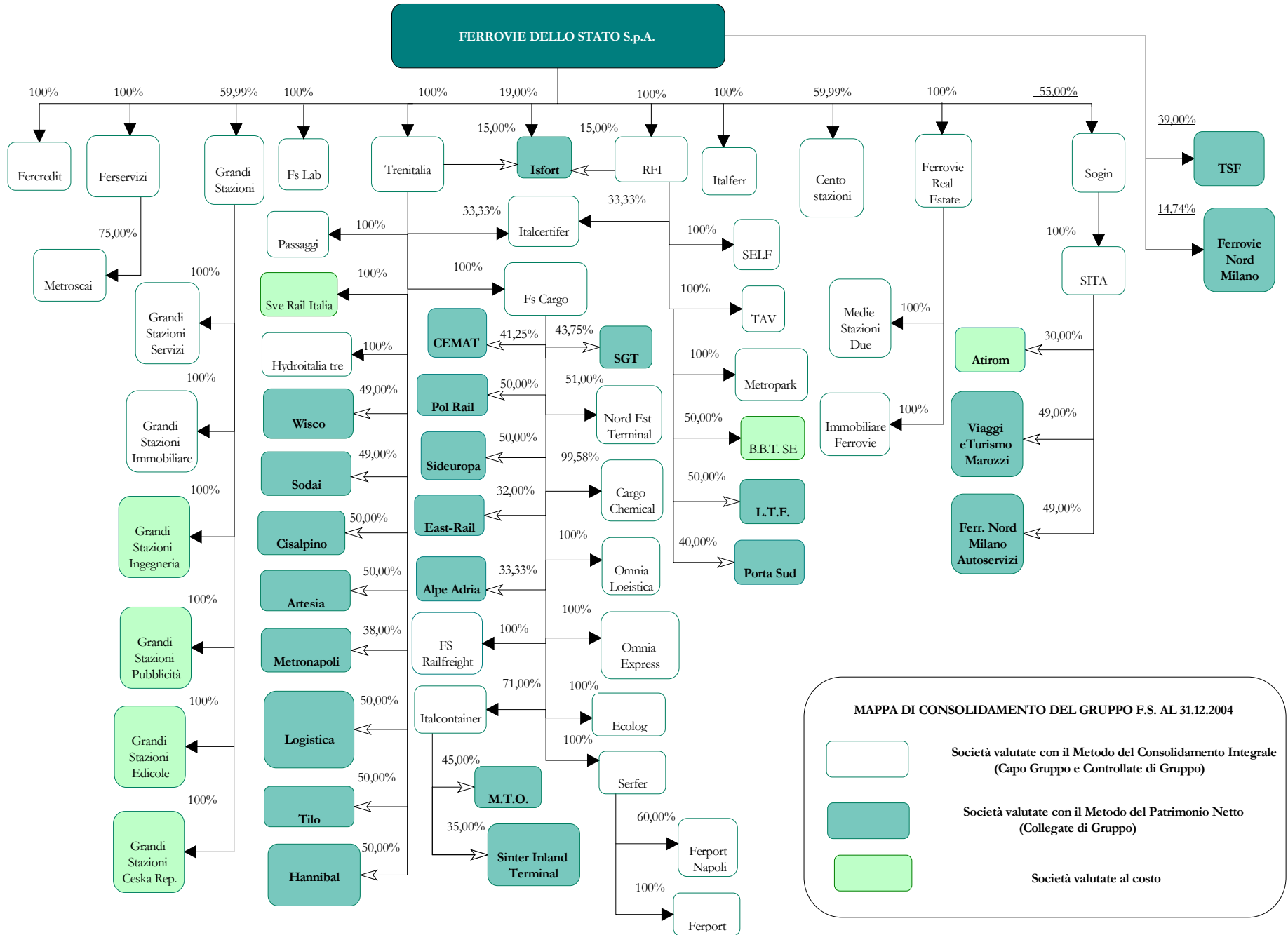
Note:

(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
FS Railfreight S.r.l. (già Cargo Svizzera Italia S.r.l.)	Roma	88	FS Cargo S.p.A.	100



MAPPA DI CONSOLIDAMENTO DEL GRUPPO F.S. AL 31.12.2004

- 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		
	2004	2003
<i>(valori in migliaia di euro)</i>		
Disponibilità monetarie nette iniziali (1)	2.641.938	1.685.027
<i>Flusso monetario generato da attività di esercizio</i>		
Utile (perdita) del periodo (2)	(124.680)	30.552
Ammortamenti	2.560.687	2.527.244
Svalutazione di immobilizzazioni	4.603	131
Variazione netta fondo T.F.R.	16.361	(19.196)
Plus/Minusvalenze da realizzo di immobilizzazioni	(595)	(55.518)
Ricavi non monetari (3)	(2.019.420)	(3.013.338)
Variazione rimanenze	458.353	33.850
Variazione crediti commerciali e diversi	(436.338)	(177.721)
Variazione ratei e risconti attivi	(91.120)	411
Variazione Fondi Rischi ed oneri	(351.740)	(269.127)
Variazione debiti commerciali e diversi	1.023.428	102.056
Variazione ratei e risconti passivi	22.602	(55.765)
Totale	1.062.141	(896.421)
<i>Flusso monetario generato da attività di investimento</i>		
Investimenti in:		
- immobilizzazioni immateriali	(172.092)	(196.964)
- immobilizzazioni materiali	(8.373.096)	(6.887.803)
- partecipazioni	(110.811)	(18.475)
Prezzo di realizzo da alienazioni	168.014	336.299
Variazione Crediti Finanziari	(38.761)	(32.629)
Variazione delle altre attività immobilizzate	0	108
Totale	(8.526.746)	(6.799.464)
<i>Flusso monetario generato da attività di finanziamento</i>		
Finanziamenti ricevuti/rimborsati	4.606.506	4.676.653
Conferimenti dei soci	2.664.555	3.933.836
Contributi in conto capitale	319.366	112.384
Altre variazioni di patrimonio netto di Gruppo	0	(1.639)
Variazione capitale e riserva dei terzi	(5.950)	(68.438)
Totale	7.584.477	8.652.796
Flusso monetario complessivo del periodo	119.872	956.911
Disponibilità monetarie nette finali (1)	2.761.810	2.641.938

(1) Il dato include le operazioni di impiego fonti a breve termine: € 350.174 mila nell'esercizio 2003 e € 712.226 mila nell'esercizio 2004.

(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".