

Rapporti finanziari

Denominazione	(in migliaia di euro)					
	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						
Italcertifier						
Italferr			152.210		2.552	3.045
Metropark			335		16	
Metrosca						
Omniaexpress		7.700	578		31	172
Omnia Logistica			180		2	
Nord Est Terminal						
Passaggi			445			
Rete Ferroviaria Italiana	2.554.625		1.414.764		24	
SAP S.r.l. - in liquidazione						
Serfer						
Sita			5.022			
SOGIN						
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:

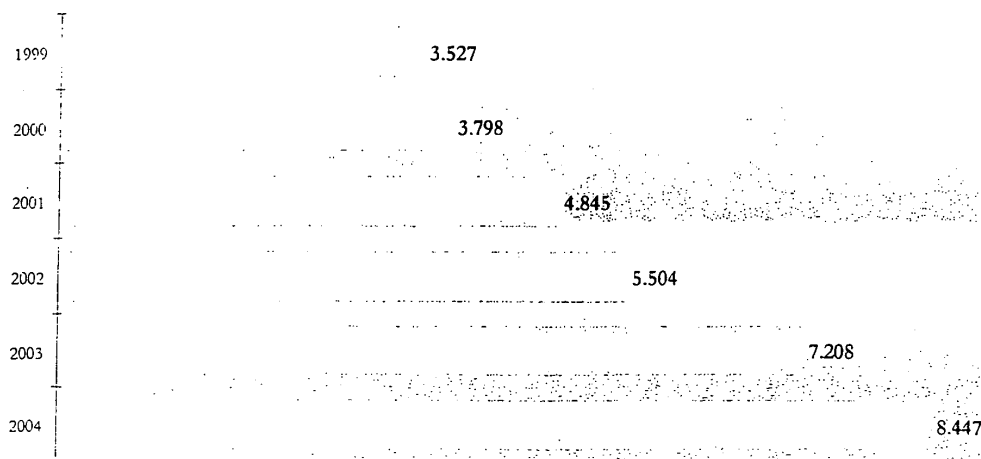
- esecuzione di nuove opere in particolare per l’Alta Velocità/Alta Capacità, potenziamento e mantenimento in efficienza dell’infrastruttura ferroviaria attuale secondo standard di qualità elevata;
- acquisto e riqualificazione del materiale rotabile per il miglioramento della qualità dell’offerta nelle 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 20%, 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. ammontano a € 4.685 milioni. Gli investimenti 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 acquistati 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 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.

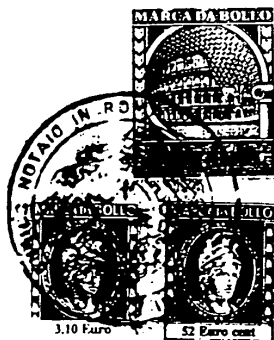


Le linee strategiche poste alla base della revisione del Piano di Priorità degli Investimenti, in linea con l'impostazione del precedente, possono essere così sintetizzate:

- 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 - Firenze - Roma e delle tratte 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.



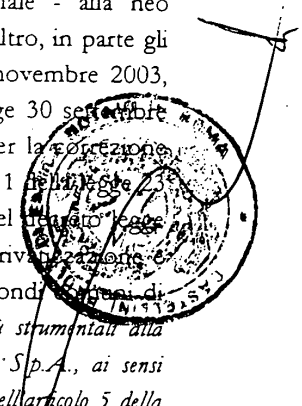
Finanziamento degli investimenti

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..

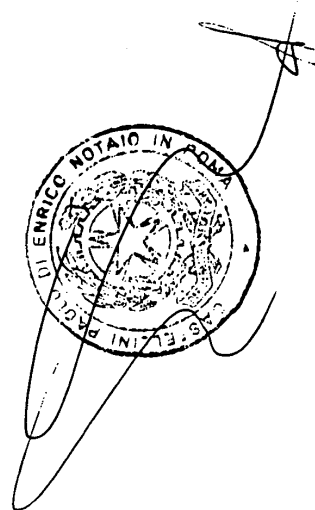
Nel 2003 RFI S.p.A., infatti, nell'ottica di massimizzare la creazione di risorse finanziarie da utilizzarsi per il finanziamento dello sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria, attraverso il processo di valorizzazione e vendita del patrimonio immobiliare non strumentale all'esercizio ferroviario, aveva 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 24 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:

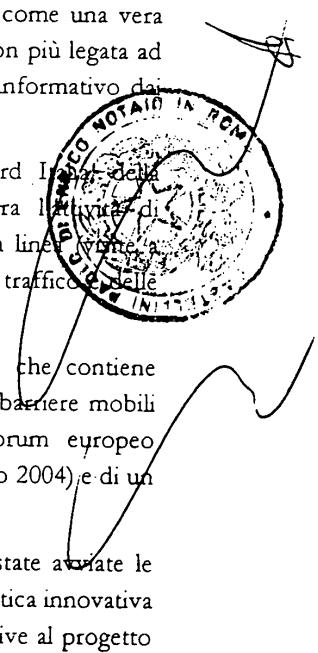
- alla realizzazione dell'interfaccia tra i sistemi di elaborazione dati a bordo dei rotabili che effettuano la diagnostica mobile ed il sistema informativo della manutenzione in modo tale da consentire la piena visibilità e fruibilità dei dati diagnostici agli operatori della manutenzione a tutti i 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 dei 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 (vibrazioni 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:

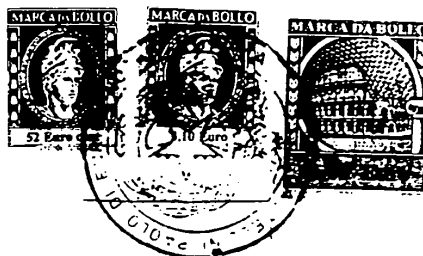
- SETRAM, per la “realizzazione di un sistema esperto con funzioni di simulazione delle modalità di trasporto merci e di selezione dei percorsi sulla base di multicriteria”;
- AGROLOGIS per il “potenziamento della catena logistica intermodale dedicata alla filiera agro-industriale del Mezzogiorno”.

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 basati su un'unica frequenza in tutta l'Europa (5.9 GHz).

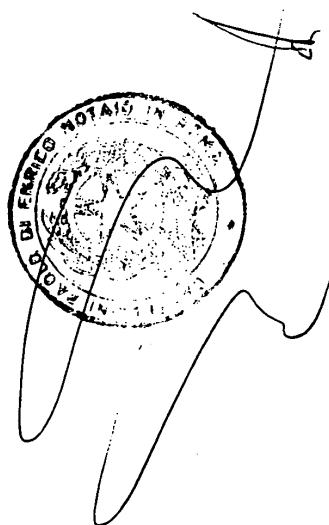
Si segnalano infine i progetti M-TRADE, il cui principale obiettivo è l'analisi, la validazione e valutazione dei vantaggi derivanti dall'introduzione delle tecnologie di posizionamento GNSS (EGNOS e, in futuro, GALILEO) nel settore del trasporto multimodale delle merci, ed il progetto ULISSE, con l'obiettivo 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 (affidente 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 Lorenzini (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 costruzione 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. 1988/95 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 applica la metodologia seguita per le mappature delle aree a rischio, individua le soggette attività, processi potenzialmente a rischio e indica gli specifici presidi organizzativi da adottare per 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 nominare 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.

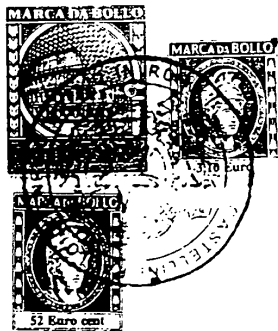
PRINCIPI CONTABILI INTERNAZIONALI

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

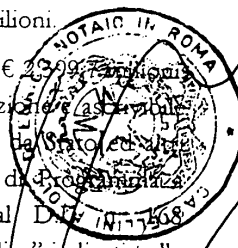
quota di capitale sociale suddetta, sia dei propri crediti immobilizzati per versamenti in conto futuri aumenti di capitale, per il valore residuo. Con tale atto si è dato esecuzione alle deliberazioni del 25 giugno 2004 adottate dalle rispettive Assemblee straordinarie che hanno approvato il progetto 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 € 23.997,7 milioni relativi al 2003 a € 23.414,4 milioni riferiti all'esercizio 2004. Tale riduzione è dovuta principalmente alla riduzione di € 58 milioni dei ricavi da contributi da Stato e altri Enti, dovuta soprattutto ai minori contributi ricevuti da Contratto di Programma seguito della riduzione dell'autorizzazione di spesa prevista dal D.L. 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..

