

Stato patrimoniale riclassificato

	(in migliaia di euro)		
	31.12.2004	31.12.2003	Differenze
ATTIVITA' NETTE			
Capitale circolante netto gestionale	(599.355)	(477.600)	(121.755)
Altre attività nette	1.439.897	1.203.918	235.979
Capitale circolante netto	840.542	726.318	114.224
Immobilizzazioni tecniche	51.232.599	50.715.186	517.413
Partecipazioni	6.251.949	5.885.955	365.994
Fondo ristrutturazione e rettifica cespiti	(23.403.287)	(25.284.079)	1.880.792
Capitale immobilizzato netto	34.081.261	31.317.062	2.764.199
TFR	(1.198.340)	(1.182.140)	(16.200)
Altri fondi	(5.440.885)	(5.483.576)	42.691
Totale fondi	(6.639.225)	(6.665.716)	26.491
TOTALE CAPITALE INVESTITO NETTO	28.282.578	25.377.664	2.904.914
COPERTURE			
Posizione finanziaria netta a breve	(2.128.416)	(2.305.037)	176.621
Posizione finanziaria netta a medio/lungo	99.096	35.668	63.428
Posizione finanziaria netta	(2.029.320)	(2.269.369)	240.049
Mezzi propri	30.311.898	27.647.033	2.664.865
TOTALE COPERTURE	28.282.578	25.377.664	2.904.914

Dall'analisi dello Stato Patrimoniale riclassificato si segnala che il fenomeno di particolare rilevanza è rappresentato dalla significativa movimentazione del capitale investito netto risultante principalmente da:

- incremento delle partecipazioni dovuta all'effetto combinato del decremento da scissione TAV (euro 147.010 mila), dall'incremento per acquisti e sottoscrizioni di TAV (euro 108.009 mila), Stretto di Messina (euro 27.959 mila), Metropark (euro 3.474 mila), BBT SE (euro 13.107 mila) e Porta Sud (euro 48 mila) e dall'incremento dei crediti per versamenti in conto futuri aumenti di capitale verso TAV (euro 340.986 mila) e LTF (euro 19.450 mila);
- riduzione del fondo di ristrutturazione e rettifica cespiti per effetto del corrispondente decremento degli ammortamenti dovuta sia alla riduzione delle immobilizzazioni, a seguito della scissione immobiliare avvenuta il 31 ottobre 2003, sia dell'azzeramento dell'aliquota di ammortamento relativa alla classe cespiti Terreni strumentali;
- incremento dei debiti verso fornitori per effetto dell'aumento del volume dei rapporti commerciali;
- incremento dei crediti commerciali (al netto del conto corrente intersocietario ricompreso nelle coperture finanziarie) con particolare riferimento ai crediti verso le consociate Grandi Stazioni e Centostazioni (maggiori canoni di retrocessione per un efficientamento degli spazi commerciali nelle stazioni) e Ferrovie Real Estate (per maggiori interventi di manutenzione effettuati sui beni immobili ad essa trasferiti);
- riduzione delle rimanenze di magazzino a seguito delle azioni di razionalizzazione nella gestione degli acquisti e delle scorte nonché a seguito di radiazione e svalutazione dei materiali obsoleti.

Le coperture risultano in aumento rispetto all'esercizio precedente principalmente per:

- decremento della posizione finanziaria netta (euro 240.049 mila) per effetto della riduzione del conto corrente intersocietario sia fruttifero, per versamenti in conto futuri aumenti di capitale e per accrediti vari, che infruttifero, per i "tiraggi" effettuati dal conto corrente di tesoreria rappresentante il valore dei versamenti effettuati dal Ministero dell'Economia e delle Finanze relativi al Contratto di Programma;
- aumento dei mezzi propri (euro 2.664.866 mila) inerenti sia i versamenti in conto futuri aumenti di capitale sociale che quelli in conto aumento di capitale sociale della società;
- incremento della posizione finanziaria netta a medio/lungo termine pari ad euro 63.428 mila a seguito principalmente dell'effetto combinato dell'incremento per il finanziamento ISPA (euro 77.925 mila) e del decremento del debito verso la C.DD.PP (euro 13.345 mila).

INFRASTRUTTURA

EVOLUZIONE DELL'INFRASTRUTTURA

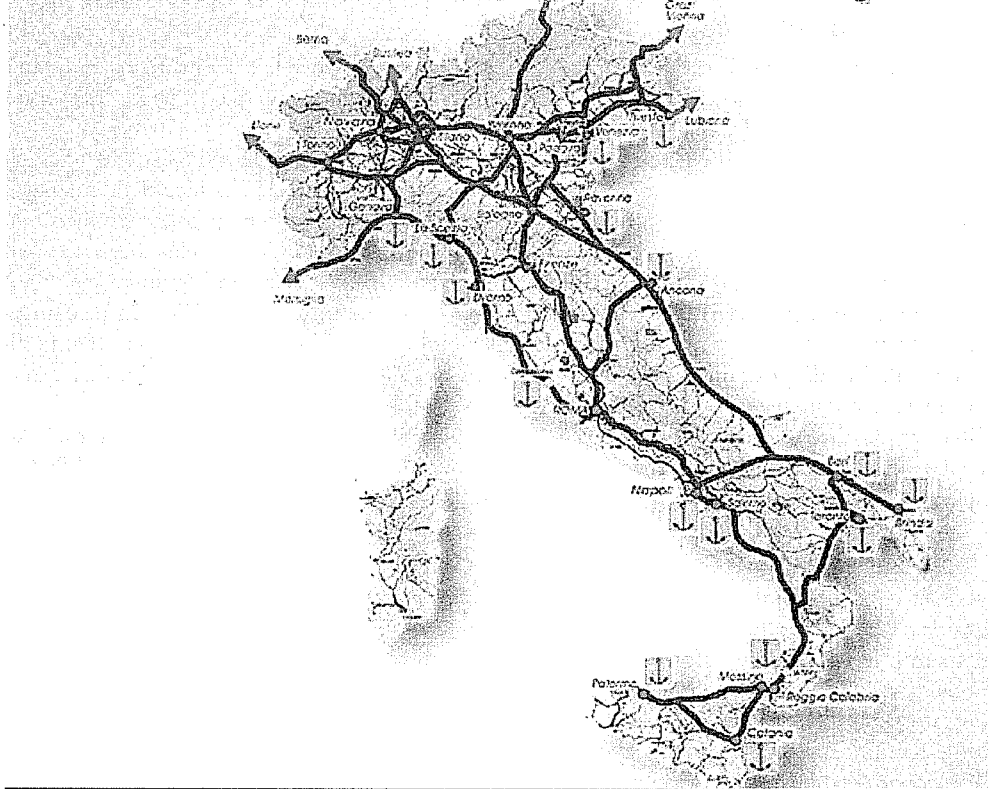
La lunghezza della rete esercitata nel suo complesso al 31/12/2004 è di km. 15.915.

La rete elettrificata, sia su semplice che su doppio binario, è di km. 11.044 pari al 69,4% del totale.

L'incidenza della linea a doppio binario, sia elettrificata che non, è di km. 6.361 pari al 40 % del totale.

La rete fondamentale, composta da linee e da nodi, è di km. 6.388 pari al 40,1 % del totale.

Rete fondamentale italiana e porti



DISPONIBILITÀ DELL'INFRASTRUTTURA

A seguito della costruzione degli indicatori di *performance* dell'infrastruttura ferroviaria che valutano la durata delle anomalie responsabili del ritardo treni rispetto agli oggetti di manutenzione che compongono l'infrastruttura stessa, divisi per importanza di linea (Linea A, B, C, D¹), sono riportati di seguito i dati relativi all'anno 2004 rispetto al precedente anno 2003:

LINEA	INDICATORI ANNO 2003	INDICATORI ANNO 2004
A	30,71	34,87
B	40,69	38,52
C	28,47	30,73
D	17,8	18,19

¹ Il gruppo A è riferito a tratte significative viaggiatori e merci di grande intensità e rilevanza commerciale; il gruppo B è riferito a linee interessate dal traffico internazionale e nazionale a lunga percorrenza; il gruppo C è riferito alle restanti linee elettrificate; il gruppo D è riferito alla rete non elettrificata.

AMMORTAMENTI

Come già precisato negli esercizi precedenti, gli ammortamenti dell'Infrastruttura imputati a Conto Economico sono stati interamente sterilizzati attraverso un pari utilizzo dei Fondi Ristrutturazione a ciò destinati e da ritenersi tuttora capienti.

La misura tuttavia in cui tali fondi potranno in futuro essere utilizzati a copertura degli ammortamenti dell'Infrastruttura tradizionale sarà oggetto di riesame alla luce del tendenziale esaurimento degli stessi, senza un contemporaneo miglioramento delle prospettive in ordine alla recuperabilità del valore dei cespiti. Infatti, a seguito dell'utilizzo dello stesso e degli investimenti annuali nell'Infrastruttura, la consistenza del fondo, pur con l'aggiunta, nel 2002, di un Fondo Integrativo, risulta essere inferiore al valore netto di carico della Infrastruttura stessa. In tal modo è venuto a ridimensionarsi, e sempre più si ridurrà, l'orizzonte temporale in cui tali Fondi potranno assicurare la copertura degli ammortamenti dell'Infrastruttura considerata, come negli assunti di bilancio, nel suo complesso.

Ulteriore oggetto di riflessione a questo riguardo sarà il recente atteggiamento, tuttora da meglio definirsi, che, con riferimento alla valutazione della partecipazione in F.S. nel bilancio dello Stato, Eurostat ha manifestato nei confronti di tali utilizzi dei Fondi Ristrutturazione.

LOGISTICA

In linea con gli orientamenti già delineati nei precedenti esercizi, nelle attività connesse alla logistica RFI ha svolto le attività di propria competenza tenendo presenti le evoluzioni del mercato e le necessità di rifornimento di materiali sul territorio, adeguando nel contempo le modalità economiche e gestionali delle forniture ed assumendo un ruolo propositivo verso il mercato.

Per le forniture sono stati pubblicati n. 38 bandi di gara nazionali ed europei per 75 milioni di Euro circa ed attivate n. 138 procedure di acquisto per una spesa prevista di 300 milioni di Euro circa.

Sono stati rilasciati n.252 contratti per un valore complessivo di circa euro 389 milioni. Le specifiche di ordine, emesse su contratti a valore in corso di validità, sono n. 784, per un totale di circa euro 166 milioni.

Rispetto al precedente esercizio si registra un aumento numerico dei contratti emessi (n. 252 contratti nel 2004, rispetto a n. 216 del 2003) ed un incremento del valore complessivo pari al 134%, in parte costituito dalla gara per fornitura di rotaie.

A corredo degli atti negoziali sopra riportati, sono stati emessi n. 6.300 documenti, corrispondenti ad altrettanti procedimenti di istruttoria, analisi, soluzione e formalizzazione delle procedure in atto.

I settori di mercato dei principali materiali acquistati (ferrosi e non ferrosi), sono stati caratterizzati per tutto il 2004 da una scarsa disponibilità delle materie prime in quanto i crescenti consumi della Cina, hanno creato uno sbilanciamento tra domanda e offerta, con conseguente spinta, da parte dei maggiori produttori mondiali a rivedere al rialzo i prezzi offerti. A tale situazione si è aggiunto l'incremento dei prodotti petroliferi, per effetto delle note vicende belliche in Medio Oriente, con conseguente aumento dei costi di trasporto e dei materiali derivati dal petrolio (materie plastiche).

In tale situazione tuttavia, adeguando opportunamente le clausole contrattuali RFI è riuscita a concludere contratti a condizioni migliori rispetto agli incrementi di mercato, talvolta anche a prezzi uguali o inferiori ai precedenti.

La riduzione del costo totale delle forniture di materiali e dei servizi connessi, anche per il 2004, è stata perseguita con stipula di contratti mediante emissione di ordini di fornitura a ridosso dei momenti di necessità dei servizi o di utilizzazione dei materiali e per le quantità

effettivamente necessarie, che vengono inviate direttamente presso i cantieri e presso le località destinatarie, avendo nel contempo razionalizzato le consegne nei Magazzini nazionali di Bologna e Messina.

Per realizzare in modo sempre più incisivo questa politica di *"just in time"*, avviata già nei due esercizi precedenti, sono stati stipulati infatti, con le modalità di gestione sopra accennate, n.16 contratti/accordi quadro per circa euro 40,5 milioni, per i quali vengono emessi ordini direttamente da parte delle Strutture territoriali utilizzatrici.

L'attività di sensibilizzazione del mercato già avviata nei precedenti esercizi e continuata con notevole attenzione anche per il 2004, ha consentito di incrementare il parco fornitori attivi per materiali per infrastruttura.

OFFICINE NAZIONALI

Gli impianti produttivi di RFI sono attualmente così organizzati:

1. Officina Nazionale Armamento, con sede a Pontassieve che nel corso del 2004 ha sviluppato 105.768 ore di produzione a fronte di un totale di 109 persone;
2. Officina Nazionale Apparecchiature Elettriche, con sede a Bologna che nel corso del 2004 ha sviluppato 118.827 ore di produzione a fronte di un totale di 123 persone;
3. Officina Nazionale Mezzi d'Opera, con sede principale a Catanzaro Lido e collegato impianto di Bari. Nel corso del 2004 sono state sviluppate 77.335 ore di produzione con un totale di 83 persone. L'impianto di Bari, impegnato nella revisione e verifica di caricatori idraulici, di coppie di aggregati per rinalzatrici e di mezzi d'opera, ha sviluppato 20.017 ore di produzione a fronte di 22 persone impegnate.

INVESTIMENTI

GENERALITÀ

Nel corso del 2004, gli investimenti infrastrutturali sono stati pari a:

- euro 2.385 milioni per la rete storica, con un decremento di circa 8,5% rispetto all'esercizio precedente;
- euro 4.247 milioni per gli investimenti sulla rete AV/AC di cui euro 4.113 milioni per l'asse Torino-Milano-Napoli. L'incremento della produzione rispetto all'anno precedente risulta di circa 20%.

In particolare, per quanto riguarda la rete storica, il volume degli investimenti è stato pari a euro 1.115 milioni per i grandi progetti di sviluppo infrastrutturale e tecnologico ed a euro 1.294 milioni per le attività di mantenimento in efficienza dell'infrastruttura e per interventi diffusi sul territorio (di cui circa euro 242 milioni per interventi a carattere tecnologico).

Nel corso del 2004 è inoltre divenuta interamente operativa la Convenzione RFI/TAV del 9 dicembre 2003, mediante la quale alcuni progetti, strettamente connessi con l'esercizio ferroviario, precedentemente a committenza TAV sono passati nella committenza diretta di RFI. In particolare, per il 2004, il valore dei citati investimenti per la rete AV/AC realizzati direttamente da RFI, ricompreso nel valore sopraesposto, ammonta a euro 60 milioni.

Nel corso del 2004 è poi proseguito il processo di innovazione con l'introduzione delle tecnologie con le connesse normative e relativi *standard*, procedure, certificazioni e sperimentazioni.

INTERVENTI TECNOLOGICI

I principali interventi tecnologici dell'anno sono stati i seguenti:

➤ **Sistema Comando Controllo (SCC)**

E' il sistema gestionale/organizzativo a forte innovazione tecnologica, che da un posto centrale consente la gestione e la supervisione della circolazione di linee/bacini.

Nell'ambito dello sviluppo dei progetti di investimento relativi a tale sistema (SCC) sono stati attivati km 1.479 di linea.

➤ **Sistema Controllo Marcia Treno (SCMT)**

Tale sistema consente di proteggere in ogni istante la marcia del treno, attivando eventualmente la frenatura di emergenza, rispetto sia al superamento della velocità massima consentita sia al superamento indebito dei segnali a via impedita.

Si evidenzia l'importanza di tale sistema sul sistema ferroviario sia in termini di sicurezza della circolazione, sia di riduzione dei costi complessivi. Nel sottosistema di terra sono stati attivati circa 2100 km di linea.

E' stato stipulato il 1° Atto Integrativo Modificativo dell'Accordo Quadro con il Raggruppamento Temporaneo d'impresa (RTI) per la realizzazione delle fasi 1 e 2A SCMT. Sono state progettate ed in corso di realizzazione ulteriori 1800 km di linee, programmate per il 2005, relative alle fasi 1 e 2A ad integrazione delle linee finora attivate.

E' stata portata a termine la Gara a seguito di Bando europeo per l'affidamento dei quattro lotti della fase 2B di SCMT per complessivi 2800 km circa di linee da attivare negli anni 2005/2006.

E' stata attrezzata a Firenze una sala operativa che copre completamente l'esercizio SCMT monitorando e intervenendo nel caso di anomalie di terra e di bordo. Sono stati inoltre sviluppati dei *tool* di supporto alla valutazione e manutenzione SCMT.

➤ **Progetto Apparato Centrale Statico (ACS)**

L'ACS rappresenta l'evoluzione degli apparati Centrali Elettrici a pulsanti di itinerario e degli apparati Centrali Elettrici a leva individuali sostituendo la logica cablata realizzata mediante circuiti elettrici, elementi meccanici ed elettromeccanici, attraverso la logica programmata, realizzata cioè mediante elementi elettronici (cosiddetti componenti statici) programmabili via software. L'ACS è in via di diffusione in tutte le ferrovie europee. Gli impianti ACS sono formati da una Unità di Elaborazione delle Logiche di movimento (UEL), una Unità Interfaccia Operatore (UIO) e da una Funzione di supporto (UFS).

➤ **Telecomunicazioni**

Prosegue la realizzazione degli interventi di investimento nel settore con l'attività per la gestione tecnica, contrattuale ed amministrativa degli appalti relativi, tenendo conto delle esigenze di coordinamento, razionalizzazione ed integrazione dei vari lavori.

Va sottolineato infatti che i diversi contratti e le diverse iniziative in atto, che riguardano i fronti della rete radio GSM-R, della radiocopertura delle gallerie, della ristrutturazione e riconfigurazione della rete telefonica fissa e del potenziamento della infrastruttura trasmissiva (Fibre ottiche e sistemi trasmissivi digitali PCM) devono risultare tra loro allineati e coerenti,

concorrendo tutte alla creazione di un nuovo scenario per le telecomunicazioni di esercizio fortemente innovativo ed integrato.

Per quanto riguarda la radiocopertura delle gallerie sono stati completati e definitivamente attivati nell'anno gli impianti relativi alle gallerie sulle tratte ferroviarie Venezia-Tarvisio, Bologna-Bari, Imperia-Ventimiglia e parte della direttrice Genova-Roma.

E' in corso la revisione di alcune specifiche tecniche relative a standard realizzativi di impianti TLC ed è stata emessa una nuova specifica tecnica per sistemi trasmissivi digitali (anche su cavo in rame) di tipo HDSD, come pure una specifica di verifica e collaudo per i nuovi sistemi di comunicazioni integrate che equipaggiano i Posti Centrali SCC.

➤ **Tecnologie Integrate AV (Alta Velocità)**

Anche nel corso del 2004 è proseguito l'impegno per le attività connesse con la realizzazione della rete AV/AC nel piano di attivazioni della Roma – Napoli: significative sono state le corse prova a velocità crescente fino a 300 km/h.

Sono terminate tutte le prove di ingegneria per i 16 Posti di Servizio Periferici completi della Roma Napoli dal km 25 al km 196.

E' stato affrontato il problema del sollevamento del pietrisco da parte dei treni circolanti ad alta velocità e sono state effettuate corse prova fino a 300 km/h per testare la validità delle soluzioni proposte per la riduzione del fenomeno.

Sempre sulla linea A.V. Roma-Napoli sono state eseguite test di funzionalità di tipo strutturale sugli scambi A.V. percorribili in deviated a velocità elevata

Sono state prodotte nuove versioni di *Safety Case* del RBC Prodotto Generico e al momento si sta testando la versione *Vaseline 2*.

Sono continuate le prove di integrazione tra i 7 Posti di Servizio Periferici dotati di apparati ACS ed il *Radio Block Centre*, testando circa il 75% dei requisiti funzionali previsti dal Vol. 2 delle Specifiche dei Requisiti di Sistema per il Distanziamento Treni.

E' stato messo a punto, d'intesa con il Consorzio Saturno, il Consorzio IRICAV, le imprese fornitrici, Trenitalia e TAV un programma di dettaglio per l'effettuazione di prove del sistema AV nella tratta Roma-Napoli, sia di terra che del SSB ERTMS mediante corse prova con ETR 500 PLT. Il programma riguarda l'effettuazione dei collaudi parziali, la messa a punto dei *Safety Case* di sottosistema e di sistema ed il pre-esercizio della tratta, la cui conclusione è prevista per il 30 novembre 2005. Il programma inoltre definisce nel dettaglio l'utilizzo del Materiale Rotabile per le corse prova, a partire da novembre 2004 e fino a novembre 2005.

➤ **Energia elettrica**

Il mercato elettrico nazionale, sempre caratterizzato da una continua evoluzione normativa, ha subito per quanto ci riguarda una importante rottura di continuità nel periodo in oggetto.

Il nuovo scenario normativo, peraltro in continua evoluzione, è caratterizzato dalla:

- liberalizzazione delle attività di produzione, importazione, vendita e acquisto dell'energia elettrica;
- presenza di nuovi soggetti regolatori del sistema elettrico (Autorità, Gestore di Rete di Trasmissione Nazionale, Gestore del Mercato Elettrico, Acquirente Unico).

In tale ambito, la delibera dell'Autorità per l'Energia Elettrica e per il Gas n. 148 del 9 agosto 2004 ha profondamente innovato le modalità di approvvigionamento e di pagamento dell'energia elettrica da parte dei soggetti titolari di regimi tariffari speciali, quale appunto è RFI. Tale delibera ha infatti disposto che i fornitori di energia fatturino nei confronti di detti soggetti ai prezzi di mercato, salvo la possibilità per gli stessi di ricorrere direttamente alla

Cassa Conguaglio per l'Energia Elettrica per il ristoro della differenza tra il prezzo di mercato pagato e la tariffa speciale concordata.

Sono in corso contatti con tutti i soggetti interessati al fine di concordare le modalità operative delle nuove norme, con l'obiettivo prioritario di contenere il rischio di possibili aumenti sia tariffari che fiscali derivanti da differenti interpretazioni delle norme che regolano attualmente il mercato elettrico.

Per quanto riguarda più in particolare i rapporti con il Gestore della Rete di Trasmissione Nazionale, recentemente lo stesso ha corrisposto a RFI l'intero ammontare dei canoni dovuti per la disponibilità della porzione di elettrodotti presi a disposizione. E' stata in tal modo definitivamente superata la posizione del GRTN, secondo la quale i canoni dovevano essere corrisposti solo per il 50% degli *asset* messi a disposizione.

Si segnala infine che prosegue l'attività di valorizzazione della rete elettrica ad alta tensione, comprese le sottostazioni, attraverso la possibilità di mettere a disposizione verso terzi la capacità di vettoriamento residua rispetto al fabbisogno di RFI stessa. In tale ambito stanno prendendo forma progetti di sistemi elettrici privati di consorzi separati dalla Distribuzione Pubblica. Per tali progetti, in particolare uno che riguarda il Veneto ed un altro che riguarda le Marche, questa struttura ha offerto servizi di progettazione a carattere oneroso.

PATRIMONIO

Generalità

La gestione del patrimonio immobiliare di RFI è svolta nell'esercizio 2004 da Ferservizi S.p.A., sulla base del Contratto di mandato stipulato con RFI in data 9 marzo 1999, valido cinque anni.

Dalla data di inizio validità del nuovo Contratto di mandato, 1° dicembre 2004, la cui stipula è prevista entro il primo semestre 2005, la piena ed esclusiva titolarità di tutti i contratti di locazione stipulati da Ferservizi si consoliderà in capo ad RFI; pertanto tutti i contratti in essere saranno riconvertiti in contratti con mandato con rappresentanza. A seguito di questa riforma, Ferservizi girerà i canoni incassati mensilmente dai locatari interamente a RFI e quest'ultima si assumerà il rischio del mancato incasso che nel precedente quadro normativo era in capo a Ferservizi.

Particolare rilievo hanno assunto le attività conseguenti la scissione parziale di parte del patrimonio immobiliare di RFI a favore della società beneficiaria denominata Ferrovie Real Estate, totalmente partecipata dalla Capogruppo Ferrovie dello Stato, formalmente realizzatasi con la stipula dell'atto di scissione del 28 ottobre 2003.

Sono state avviate tutte le operazioni tese a meglio identificare, con precisi confini e dati catastali, gli immobili compresi nel perimetro di scissione, per addivenire ai correlati Atti notarili di precisazione ed identificazione dei compendi immobiliari scissi.

Tali attività, hanno portato ad individuare in questo esercizio, nei termini puntuali sopra descritti, circa 6.300 beni immobili per un valore netto contabile pari a circa 950 milioni di euro.

Nel corso dell'esercizio si è inoltre evidenziata la necessità, per ragioni di opportunità industriale, che alcuni compendi immobiliari ricompresi nell'atto di scissione - come ad esempio le aree di Roma Tiburtina e Torino - retrocedessero nella piena disponibilità di RFI. E' stato quindi attivato un programma di individuazione di ulteriori immobili di RFI, non più necessari al *core business*, al fine di costituire un portafoglio di cespiti per una ulteriore scissione.

Tale operazione si è realizzata nel novembre di questo anno con la presa d'atto del CdA di FS e l'approvazione dei progetti di scissione da parte dei rispettivi CdA di RFI e FRE.

Di pari passo a queste attività ed in stretta correlazione ad esse si è proceduto, nel periodo in esame, a meglio precisare il conseguente trasferimento in capo alla società beneficiaria dei rapporti attivi e passivi correlati al patrimonio scisso. Per le sole utenze il monitoraggio ad oggi eseguito ha portato a disdettare circa 1.600 utenze riferite ad immobili in scissione, con riduzione dei costi per RFI di circa euro 2,2 milioni su base annua.

Per tutto il 2004 RFI ha perseguito l'obiettivo di liberare i palazzi di proprietà di FRE dalla presenza delle Strutture di RFI al fine di evitare i canoni di locazione.

Si è dato il via alle perimetrazioni degli impianti di manutenzione rotabili, occupati dalla società Trenitalia ma non ancora contrattualizzati, con l'obiettivo di regolarizzare la situazione dell'utilizzazione di tali officine anche relativamente alla necessità di effettuare al loro interno interventi di manutenzione.

Altro punto qualificante è stata l'attività di promozione/trasformazione urbanistica svolta, tesa in alcuni casi ad esaurire il processo di adeguamento degli strumenti di programmazione del territorio ed in altri a sviluppare in maniera significativa tutte le attività propedeutiche al prosieguo dell'*iter* urbanistico.

La pubblicità

Il contratto per la gestione degli spazi pubblicitari è scaduto il 30 giugno 2004. Nei primi sei mesi dell'anno in questione è proseguita intensamente l'attività di predisposizione della procedura di gara che avrebbe dovuto individuare entro giugno il prossimo affidatario della pubblicità in ambito RFI.

Il bando è stato pubblicato il 15 marzo 2004 e, a seguito della pubblicazione, sono pervenute alcune manifestazioni d'interesse ma i requisiti erano posseduti da una sola Azienda. Vista la volontà di avere una partecipazione più numerosa per poter sollecitare maggiormente le offerte, si è pervenuti alla decisione di revocare il bando di gara. La ristrettezza dei tempi ha portato alla necessità di stipulare un contratto ponte con il precedente gestore con validità semestrale (più eventuali tre mesi) per garantire la continuità dei ricavi per RFI, il mantenimento del portafoglio clienti e le manutenzioni degli impianti.

E' stato redatto nel mese di giugno il nuovo bando di gara in cui sono stati definiti requisiti differenti, maggiormente in linea con le esigenze del mercato.

ATTIVITA' DI RICERCA E SVILUPPO

ISTITUTO SPERIMENTALE

Sono proseguite le attività proprie dell'Istituto quali certificazione, sperimentazione, consulenza e normazione per la caratterizzazione dei materiali e delle infrastrutture, dandosi avvio, nel contempo, al trasferimento della Sede, tuttora in corso e che ha comportato un impegno sia finanziario sia organizzativo per la riallocazione dei sofisticati impianti di prove e sperimentazione e delle risorse.

SETTORE DIAGNOSTICA

Il 2004 si è caratterizzato per l'entrata in esercizio del Treno Misure Archimede che effettua il controllo diagnostico completo dell'infrastruttura mediante rilievi automatici alla velocità di 200 km/h a cadenze ravvicinate sulle principali linee della rete RFI.

E' stato realizzato l'interfacciamento tra i sistemi di elaborazione dati a bordo dei rotabili della diagnostica mobile ed il sistema informativo della manutenzione in maniera da consentire la piena visibilità e fruibilità dei dati diagnostici agli operatori della manutenzione a tutti i livelli.

E' stato attuato un piano di formazione mirata, diretto al personale manutentivo per l'applicazione delle Procedure Operative di cui sopra, applicazione che si configura 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.

E' stata elaborata e completata in 7 compartimenti del nord Italia la sperimentazione di una nuova normativa per la visita linea armamento e sede e trazione elettrica (TE) che recepisce e integra l'attività di diagnostica mobile infrastruttura 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 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.

Nel corso dell'anno si è proceduto alla capitalizzazione di costi per studi, sperimentazioni e diagnostica per circa euro 30 milioni.

NAVIGAZIONE

GENERALITÀ

L'esercizio 2004 è stato caratterizzato dai seguenti fatti significativi:

1. estensione dell'accordo BLUVIA – Autogrill che prevede la vendita di biglietti per traghettamento autovetture sullo Stretto di Messina in nove aree di sosta autostradali sulla tratta Teano - Villa S. Giovanni. Tale accordo consentirà di difendere le quote di mercato acquisite nel segmento autovetture, fornendo servizi di migliore qualità riuscendo a ridurre sensibilmente le code all'imbarco determinate dalla bigliettazione a Villa S. Giovanni;
2. completamento degli interventi di ammodernamento della flotta che hanno determinato l'adozione di nuovi sistemi di automazione che consentono di classificare le navi in classe IAQ1. Tale classifica consente di aumentare gli *standard* di sicurezza della flotta e la riduzione dei costi operativi determinata dalla riduzione delle tabelle di armamento.

Per quanto attiene l'andamento dell'esercizio, si evidenziano nei due paragrafi successivi, i fenomeni che hanno caratterizzato le relazioni con le due isole.

SARDEGNA

Il servizio è strutturato con l'utilizzo della sola nave traghetto Garibaldi, sostituita dalla Logudoro nei periodi di sosta per lavori della prima.

Sono state effettuate la pressoché totalità delle corse programmate ed i ricavi si sono mantenuti stabili.

I carri traghettiati sono stati pari a n° 19.587, con una riduzione del 12% rispetto allo scorso anno. Le tonnellate trasportate sono state 554.285 con una riduzione del 3,5% rispetto allo scorso anno.

SICILIA

L'andamento del traffico è stato generalmente positivo nonostante la concorrenza dovuta alla attivazione di servizi di cabotaggio di media e lunga distanza (Autostrade del Mare) sul mercato non *captive* (gommato pesante, autovetture ed in parte passeggeri) che aveva destato preoccupazioni nella prima parte dell'anno e che in realtà, almeno per l'anno 2004, non ha determinato cadute del traffico. Nel trasporto ferroviario sono state effettuate la pressoché totalità delle corse programmate con un incremento dei ricavi di circa il 2%, legato all'aumento delle tariffe previsto dal PIR 2004. In termini di rotabili trasportati, nel segmento merci è stato riscontrato un aumento del 5% mentre in quello viaggiatori vi è stata una riduzione del 7%. Nel trasporto del gommato pesante i ricavi sono cresciuti del 17%. Nel trasporto di autovetture i ricavi sono cresciuti dell' 8%. Nel trasporto passeggeri i ricavi sono cresciuti del 3%.

Le navi da rinnovare tra la flotta del segmento "bidirezionale" sono la "Agata" e "Pace" messe in esercizio nel 1972/73 e quelle del segmento "navi ferroviarie a quattro binari" sono la "Iginia", "Sibari" e "Rosalia" entrate in esercizio dal 1969 al 1972: l'età e le caratteristiche di tali unità navali sono tali da richiederne la sostituzione.

LO SVILUPPO DEI SISTEMI INFORMATIVI

Nel corso del 2004 è proseguita l'evoluzione tecnologica ed applicativa dei sistemi a supporto dei processi aziendali della circolazione treni e della manutenzione dell'infrastruttura, accompagnata dal pieno esercizio dei Centri di Elaborazione Dati di RFI sia presso la sede centrale di Villa Patrizi sia presso i 15 siti compartimentali.

Per quanto riguarda la circolazione, l'11 luglio 2004 è entrata in esercizio presso le Direzioni Compartimentali Movimento la *Piattaforma Integrata Circolazione (PIC)*, nell'ambito della quale sono state rilasciate le prime *suites* applicative: la RGC a supporto del Reparto Gestione Circolazione Treni e la RIR di ausilio al Reparto Interruzioni e Rallentamenti. Sono altresì in fase di *test* per il rilascio nel I° trimestre 2005 le ulteriori *suites* previste – la DG per il monitoraggio a livello nazionale a cura della Sala Operativa Centrale e la WEB per la presentazione via *web* dei dati di circolazione - e le *release* aggiuntive di quelle già rilasciate. Contestualmente è stata completata l'infrastruttura tecnologica *hardware, software* e di rete e, in particolare, è stata attivata la rete geografica a tecnologia MPLS, nonché le connessioni metropolitane (MAN) e locali (LAN) idonee a garantire le alte prestazioni di connettività richieste dal sistema sull'intero territorio nazionale; inoltre, è stata completata la prima fase dell'intenso programma di *change management* del personale.

Nel campo delle informazioni al pubblico, è stata completata l'installazione sul territorio dei sistemi a supporto degli operatori addetti agli annunci alla clientela, in particolare di "Info-stazioni" in 18 impianti medi e di "Info-linea" su 8 linee a DCO, al fine di perseguire l'omogeneità di diffusione dei messaggi sonori e visivi e la standardizzazione degli apparati tecnologici. Si è inoltre avviato il progetto di estensione di detti sistemi nei restanti Compartimenti, a partire da quello di Torino, interessato dalle Olimpiadi invernali del 2006, da quelli di Firenze, Venezia, Trieste e Reggio Calabria in seconda battuta e poi, via via, tutti gli altri.

Sono stati conseguiti i rilasci in pre-esercizio di nuovi progetti inerenti l'automazione delle prescrizioni di movimento ai treni (*M3/M40*) ed il *re-engineering* della cosiddetta "Scheda Treno", in particolare nell'ottica di rendere questo ultimo documento allineato ai requisiti del sistema SCMT e della produzione e stampa direttamente da parte delle Imprese Ferroviarie.

E' entrato in fase di collaudo il progetto *ASTER-IF* nell'ottica di rendere il sistema informativo di gestione commerciale della capacità sempre più aperto e integrato con i processi di richiesta e acquisizione tracce da parte delle stesse Imprese Ferroviarie.

Al fine di rendere più spedito, efficiente ed integrato il processo aziendale di programmazione ed autorizzazione dei trasporti eccezionali, è stata realizzata una specifica applicazione, che in particolare potrà estendersi alle verifiche di transitabilità dei trasporti eccedenti sagoma e/o peso, nonché supportare l'analisi e il miglioramento infrastrutturale degli itinerari sui quali è possibile autorizzare trasporti di traffico combinato (progetto TECS - Trasporti Eccezionali e Sagoma).

In ambito europeo sono proseguite le attività di sviluppo del progetto *EUROPTIRAILS*, per la realizzazione di un sistema informativo di controllo e supervisione in tempo reale del traffico su corridoi europei, il cui rilascio del prototipo è previsto per la fine del 2005; progetto nel quale RFI partecipa nell'ambito di un consorzio di Gestori Infrastruttura (RFF, DB Netz, OeBB, Prorail, SBB) nell'ambito del programma di sviluppo della rete TEN.

RAPPORTI CON PARTI CORRELATE

Nel seguito sono rappresentati, in un tabella di sintesi, i principali rapporti attivi e passivi intercorsi nell'esercizio con controllanti ed altre imprese consociate. Sono anche evidenziati i rapporti con la società che esercita l'attività di direzione e coordinamento e con le società che sono sottoposte alla medesima attività di direzione e coordinamento.

Denominazione	Rapporti attivi	Rapporti passivi
Controllate		
TAV	Attività AV/AC	
METROPARK	Gestione parcheggi	
Collegate		
LTF	Progettazione, studi, ricognizioni linea Torino-Lione	
ITALCERTIFER		Realizzazione di prove e sperimentazioni per la certificazione di componenti e sistemi ferroviari
Controllanti		
FS (a)	Conto corrente intersocietario, prestazioni sanitarie, sperimentazioni, locazioni Polfer, crediti fiscali	Conto corrente intersocietario, Licenze d'uso marchio, Consulenza di varia natura, oneri finanziari
Consociate		
FERSERVIZI (b)	Gestione locazioni e alienazione dei beni immobili non strumentali	Attività di global service provider, servizi informatici, servizi amministrativi, amministrazione del personale, servizi di formazione, servizi per/di comunicazione, servizi per gli acquisti, facilities, ferhotel, gestione amministrativa della ristorazione
GRANDI STAZIONI (b)	Gestione e riqualificazione funzionale dei complessi immobiliari delle principali stazioni	Mancata liberazione di alcune aree occupate ai fini istituzionali e finanziamento di interventi di manutenzione straordinaria e messa a norma; oneri condominiali
CENTO STAZIONI (b)	Gestione e riqualificazione funzionale dei complessi immobiliari delle 103 medie stazioni	Oneri condominiali
FERCREDIT (b)		Cessionario di debiti verso fornitori
ITALFERR (b)		Direzione, progettazione e controllo dell'esecuzione dei lavori di investimento nella rete
TRENITALIA (b)	Pedaggio, servizi di traghettamento; consumo energia elettrica; servizi di manovra; servizi appaltati di pulizia; prestazioni sanitarie; locazioni immobili e prestazioni istituto sperimentale; locazione officine ed asset idrici	Servizi di trasporto per il personale dipendente per servizio e per diporto, noleggio carri, acquisto materiale rotabile, manutenzione materiale rotabile; trasporto merci
F.R.E. (b)	Vendita patrimonio immobiliare non strumentale all'esercizio ferroviario e gestione dei complessi immobiliari	Locazioni
OMNIAEXPRESS		Trasporto merci
PASSAGGI		Servizi di biglietteria

(a) Società che esercita attività di direzione e coordinamento (controllante diretta).

(b) Società che è sottoposta all'attività di direzione e coordinamento di (a).

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

Rapporti Commerciali e Diversi

(in migliaia di euro)

Denominazione	31.12.2004				anno 2004				
	Crediti *	Debiti *	Garanzie	Impegni	Costi			Ricavi	
					Beni	Servizi	Altro	Servizi	Altro
Controllate									
T.A.V.	95.131	22.592					1.306	58.435	5.978
Metropark	234	27					5	2	620
Collegate									
L.T.F.	124							0	495
BBT SE S.p.A.	269							396	133
Porta Sud S.p.A.		36							
Italcertifer	118	749				900		44	80
Controllanti									
FS	650.178	14.647				63.727	103	72	6.565
Consociate									
Ital Container	50	0						61	5
Omnia Express	19	990				1.108	18	2	101
Omnia Logistica	11							11	7
Serfer	122	25						275	63
Ecolog	-	-						1	
Passaggi	-	180				43			1
Ferport	1							7	5
Ferport Napoli	11							1	8
Fs Cargo	0							1	
Nord Est Terminal	0							420	
Cargo Chemical	1							1	
Ferservizi	12.275	46.104				65.891	927	351	17.600
Grandi Stazioni	28.312	31.816				54.769	9	193	25.702
Centostazioni	33.028	44.699				20.136	1.168	240	10.620
Fercredit	39	171.056	5.165			36		0	5
Italferr	1.065	77.083				1.851	155	194	940
Sogin	91	9				78			
Sita	344	2				4		120	32
Trenitalia	207.403	30.279				18.271	44.341	734.128	15.599
F.R.E.	5.410	4.295				8.274	36	44	586
TOTALE	1.034.235	444.587	5.165	-	-	235.088	48.068	794.999	85.145

*inclusi ratei e risconti

Rapporti Finanziari

(in migliaia di euro)

Denominazione	31.12.2004				anno 2004		
	Imm.ni Finanz.	Crediti	Debiti	Garanzie	Impegni	Oneri	Proventi
Controllate							
T.A.V.	931.780	132.299		8.521.367			
Collegate							
L.T.F.	55.900						
Italcertifer		2					2
Controllanti							
FS		1.407.608				7	24.799
TOTALE	931.780	1.539.909	-	8.521.367	-	7	24.801

Si informa che le operazioni con le società del Gruppo sono state eseguite a normali prezzi di mercato.

ANDAMENTO ECONOMICO DELLE SOCIETÀ CONTROLLATE

TAV SPA

TAV ha come scopo la progettazione e costruzione delle linee e delle infrastrutture ferroviarie costituenti il Sistema Alta Velocità. Lo sfruttamento economico delle infrastrutture, è trasferito, in forza della Convenzione RFI/TAV del 9 dicembre 2003 a RFI, in qualità di Gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale.

L'esercizio 2004 può considerarsi caratterizzato dai seguenti elementi.

AVANZAMENTI DEL PROGETTO

Linea Torino – Milano – Napoli

Torino – Milano

L'avanzamento complessivo dei lavori (comprensivo di adeguamento monetario) relativi alla Torino - Novara ammonta a fine esercizio a circa euro 3.682 milioni, pari all'82% dei lavori affidati al *General Contractor*.

L'avanzamento complessivo dei lavori relativi alla Novara - Milano ammonta a fine esercizio a circa euro 230 milioni, pari all'11% dei lavori affidati al *General Contractor*.

Milano – Bologna

L'avanzamento complessivo dei lavori (comprensivo di adeguamento monetario, riserve riconosciute e fatturate e lodo arbitrale) ammonta a fine esercizio a circa euro 3.362 milioni, pari all'63% dei lavori affidati al *General Contractor*.

Relativamente alle procedure autorizzative, tuttora in corso, in data 11 febbraio 2004 è stata emessa la dichiarazione di Pubblica Utilità relativa alla variante allo svincolo autostradale di Lodi ed in data 26 aprile 2004 per lo Scalo Marzaglia ed il Terzo Binario della Linea Storica a Modena.

Bologna – Firenze

L'avanzamento complessivo dei lavori (comprensivo di adeguamento monetario e riserve riconosciute e fatturate) ammonta a fine esercizio a euro 3.105 milioni, pari all'80% dei lavori affidati al *General Contractor*.

Roma – Napoli

L'avanzamento complessivo dei lavori (comprensivo di adeguamento monetario e riserve riconosciute e fatturate) ammonta a fine esercizio a circa euro 4.161 milioni, pari all'86% dei lavori affidati al *General Contractor*.

Relativamente all'iter approvativo delle varianti al progetto, si segnala nel mese di novembre l'emissione della Pubblica Utilità relativa alla variante del tracciato dell'elettrodotto nel Comune di San Cesario nonché per le opere di mitigazione del viadotto Padulicella

Nodo di Bologna

I lavori in corso interessano il “Passante Alta Velocità/Alta Capacità”, inclusa la nuova Stazione, ed interventi complessivi per il completamento delle opere relative al nodo Alta Velocità/Alta Capacità.

Nel corso dell'esercizio sono state completate le attività propedeutiche ed attualmente sono in corso i lavori relativi alle opere civili del passante.

Nodo di Roma

Nel corso dell'esercizio è stata ultimato ed attivato il nuovo binario pari della linea Roma - Sulmona, sono state altresì completate le opere civili della sede del binario dispari della stessa linea e della sede Alta Velocità/Alta Capacità tra Prenestina e Termini; è in corso la realizzazione della sede Alta Velocità/Alta Capacità Salone - Prenestina - Tiburtina e relative all'armamento e le tecnologie del binario dispari della Roma - Sulmona.

Nodo di Napoli

Nel corso dell'esercizio sono state completate le attività propedeutiche e sono proseguite le attività relative alle opere civili della Penetrazione Urbana ed alla Sottostazione Elettrica di Volla.

Infine relativamente alla Stazione Napoli Afragola è stato sottoscritto, tra TAV e Zaha Hadid Architects, il contratto per l'affidamento del servizio di progettazione definitiva della nuova stazione alta velocità Napoli Afragola. Tale attività è stata conclusa ed è in corso la verifica della stessa.

Linea Milano – Verona e Milano - Genova Terzo Valico dei Giovi

Nel 2004 il Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (CIPE) ha preso atto che ISPA provvede al finanziamento delle tratte Milano – Verona e Milano Genova ed in data 24 novembre e' stato firmato il Decreto Interministeriale (Ministero dell'Economia e delle Finanze di concerto con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti) per il finanziamento della tratte stesse. Il Decreto prevede inoltre che ISPA finanzia anche gli interventi di adeguamento del nodo di Verona e che tali interventi siano inseriti nel programma di finanziamento per la linea Alta Velocità/Alta Capacità Torino – Milano - Napoli, di cui al decreto interministeriale del 23 dicembre 2003 n.117248.

Milano – Genova

A seguito della delibera CIPE del 29 settembre 2003 di approvazione del progetto preliminare, il *General Contractor* COCIV ha sviluppato il progetto definitivo dell'opera che e' stato completato in data 3 novembre 2004 e successivamente (in data 19 novembre 2004) COCIV ha presentato la relativa offerta economica. Inoltre, e' stato sviluppato il progetto dei lavori propedeutici (cunicoli esplorativi, viabilità e cantieri); in particolare il progetto dei cunicoli esplorativi è stato presentato da TAV, in data 22 aprile 2004, al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti ed alla Regione Piemonte, ed è stato poi approvato in data 8 ottobre 2004.

Come già segnalato in precedenza, si è definito in via transattiva il contenzioso tra TAV e COCIV, già oggetto di arbitrato.

IL FINANZIAMENTO DEL PROGETTO

Relativamente alla direttrice Torino – Milano – Napoli, nel corso dell'esercizio, in accordo con quanto stabilito dall'art.75 della Legge Finanziaria del 2003, ha trovato applicazione il *Credit Facility Agreement* stipulato il 23 dicembre 2003 con Infrastrutture S.p.A. (ISPA) nonché i relativi contratti accessori stipulati in data 29 gennaio 2004.

I termini e le condizioni previste pongono in capo ad ISPA l'obbligo di attivarsi al meglio per emettere Prestiti Obbligazionari (*Notes*) in base ad un programma per un importo massimo di 36 miliardi di euro e/o reperire Finanziamenti (*Funding Loans*) allo scopo di poter concedere finanziamenti (*Projects Loans*) che soddisfino le esigenze finanziarie di TAV in relazione al Progetto.