

NUOVO MATERIALE	n. mezzi	RISTRUTTURAZIONE E CLIMATIZZAZIONE	n. mezzi
Locomotive	83	Locomotive	273
Naz.le Internaz.le	40	Naz.le Internaz.le	88
Locale	41	Locale	15
Logistica	2	Logistica	170
Carrozze	27	Carrozze/Carri	1764
Naz.le Internaz.le		Naz.le Internaz.le	40
ETR/Intercity	1	Locale	617
Notte	1	Logistica	1107
Locale, doppio piano	25		
Treni minuetto	92	Treni AV - ETR500	8

Le altre società del Gruppo (Grandi Stazioni S.p.A., Centostazioni S.p.A., Sita S.p.A., Italferr S.p.A., Ferservizi S.p.A., Ferrovie Real Estate S.p.A. e Ferrovie dello Stato S.p.A.) hanno realizzato investimenti per circa € 108 milioni finalizzati alla valorizzazione/riqualificazione delle stazioni e del patrimonio e alla dotazione di strumenti a supporto dei processi aziendali.

Finanziamento degli investimenti

Con riferimento al finanziamento della rete tradizionale e dell'Alta Velocità/Alta Capacità si evidenzia che esso è avvenuto, fino a tutto il 31 dicembre 2005, in via principale attraverso:

- gli aumenti di capitale sociale a “cascata” da parte del Ministero dell'Economia e delle Finanze a Ferrovie dello Stato S.p.A. e quindi ad RFI S.p.A. e, per la copertura degli oneri finanziari capitalizzati, a TAV S.p.A.;
- l'indebitamento nei confronti di Infrastrutture S.p.A., società finanziaria sottoposta alla vigilanza del Ministero dell'Economia e delle Finanze, cui, in base all'art. 75 della legge 289/2002 - Legge Finanziaria 2003 - è stato attribuito il finanziamento del progetto per la realizzazione dell'infrastruttura ferroviaria del sistema Alta Velocità/Alta Capacità.

La legge 23 dicembre 2005 n° 266 (legge finanziaria 2006) ha introdotto diverse novità con riferimento, in particolare, alle modalità di finanziamento dell'infrastruttura. Si evidenzia quanto segue:

- in base all'art. 1, comma 79, della legge finanziaria 2006 *“Infrastrutture S.p.A. è fusa per incorporazione con effetto dal 1° gennaio 2006 nella Cassa Depositi e Prestiti S.p.A., la quale assume tutti i beni, diritti e rapporti giuridici attivi e passivi di Infrastrutture S.p.A., incluso il patrimonio separato, proseguendo in tutti i rapporti giuridici attivi e passivi anche processuali”*. Inoltre lo stesso art. 1, al successivo comma 81, prevede che *“La Cassa Depositi e Prestiti S.p.A. continua a svolgere, attraverso il patrimonio separato, le attività connesse agli*

interventi finanziari intrapresi da Infrastrutture S.p.A. fino alla data di entrata in vigore della presente legge, ai sensi dell'articolo 75 della legge 27 dicembre 2002, n. 289. Fatto salvo quanto previsto dal citato articolo 75, le obbligazioni emesse ed i mutui contratti da Infrastrutture S.p.A. fino alla data di entrata in vigore della presente legge sono integralmente garantiti dallo Stato”;

- in base all'art. 1, comma 86, della legge finanziaria 2006 il finanziamento concesso al Gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale a copertura degli investimenti relativi alla rete tradizionale, compresi quelli per la manutenzione straordinaria, avviene, a partire dalle somme erogate dal 1° gennaio 2006, a titolo di contributi in conto impianti.

La legge finanziaria 2006 prevede inoltre, all'art. 1 comma 84:

- per la prosecuzione degli interventi relativi al sistema Alta Velocità/Alta Capacità sulla linea Torino – Milano – Napoli, la concessione a Ferrovie dello Stato S.p.A. o a società del Gruppo di contributi quindicennali di € 85 milioni a partire dal 2006 e di € 100 milioni a decorrere dal 2007, ammontari atti a garantire l'anticipazione delle risorse finanziarie necessarie a fronte degli impegni contrattualmente assunti;
- per il finanziamento delle attività preliminari ai lavori di costruzione, nonché delle attività e lavori, da avviare in via anticipata delle linee Alta Velocità/Alta Capacità Milano-Genova e Milano-Verona incluso il Nodo di Verona, la concessione a Ferrovie dello Stato S.p.A. o a società del Gruppo di un contributo quindicennale di € 15 milioni annui a decorrere dal 2006.

Il finanziamento dell'infrastruttura avviene anche attraverso i flussi generati dalla vendita del patrimonio immobiliare non strumentale all'esercizio ferroviario da parte di Ferrovie Real Estate S.p.A..

Nel 2003 RFI S.p.A., infatti, nell'ottica di massimizzare la creazione di risorse finanziarie da utilizzarsi per il finanziamento dello sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria, attraverso il processo di valorizzazione e vendita del patrimonio immobiliare non strumentale all'esercizio ferroviario, aveva trasferito una porzione del suo patrimonio, non asservito ad attività proprie del Gestore dell'Infrastruttura ferroviaria nazionale, alla neo costituita società Ferrovie Real Estate S.p.A. Ciò aveva anticipato, peraltro, in parte gli effetti di quanto previsto dall'articolo 26, comma 10 della Legge 24 novembre 2003, n. 326 di “Conversione in legge, con modificazioni, del decreto legge 30 settembre 2003, n. 269, recante disposizioni urgenti per favorire lo sviluppo e per la correzione dell'andamento dei conti pubblici” che prevede l'inserimento, all'articolo 1 della legge 23 novembre 2001, n. 410 di “Conversione in legge, con modificazioni, del decreto legge 25 settembre 2001, n. 351, recante disposizioni urgenti in materia di privatizzazione e valorizzazione del patrimonio immobiliare pubblico e di sviluppo dei fondi comuni di investimento immobiliare” del seguente comma 6-bis: *“I beni non più strumentali alla gestione caratteristica dell'impresa ferroviaria, di proprietà di Ferrovie dello Stato S.p.A., ai sensi dell'articolo 43 della legge 23 dicembre 1998, n. 448, e successive modificazioni dell'articolo 5 della legge 23 dicembre 1999, n. 488, nonché i beni acquisiti ad altro titolo, sono alienati da Ferrovie dello Stato S.p.A., o dalle società da essa controllate, direttamente o con le modalità di cui al presente decreto. Le alienazioni di cui al*

presente comma sono effettuate con esonero dalla consegna dei documenti relativi alla proprietà e di quelli attestanti la regolarità urbanistica, edilizia e fiscale degli stessi beni. Le risorse economiche-finanziarie derivanti dalle dismissioni effettuate direttamente ai sensi del presente comma sono impiegate da RFI S.p.A. in investimenti relativi allo sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria e, in particolare, al miglioramento della sicurezza dell'esercizio. Le previsioni di cui ai primi due periodi del presente comma, previa emanazione dei decreti previsti dal presente articolo, si applicano a tutte le società controllate direttamente o indirettamente dallo Stato al momento dell'alienazione dei beni”.

Fino al 31 dicembre 2004 il volume delle dismissioni immobiliari portate a termine era inferiore ai finanziamenti ricevuti, pertanto gli obblighi normativi di cui sopra risultavano soddisfatti in considerazione del fatto che Ferrovie Real Estate S.p.A. si era accollata il servizio del debito, capitale ed interessi, relativo al finanziamento della Banca Opi trasferito all'atto di scissione da RFI S.p.A. (per un ammontare pari a € 1.000 milioni), anticipando in questo modo il finanziamento dell'infrastruttura. Con le due già citate scissioni parziali a favore di RFI S.p.A. (v. paragrafo “principali eventi dell'anno”) correlate al progetto di “riassetto” del patrimonio di Ferrovie Real Estate S.p.A. ed aventi efficacia rispettivamente dal 25 luglio 2005 e dal 24 gennaio 2006, Ferrovie Real Estate S.p.A. ha retrocesso ad RFI S.p.A. anche quota parte del debito verso Banca Opi per un ammontare complessivo di € 196 milioni.

In considerazione di ciò e dell'ammontare delle dismissioni immobiliari realizzate a tutto il 31 dicembre 2005, Ferrovie Real Estate S.p.A. nel 2005 ha provveduto alla distribuzione di dividendi per € 30 milioni all'unico socio Ferrovie dello Stato S.p.A. che, a sua volta, ha deliberato l'aumento di capitale sociale per pari importo in RFI S.p.A.

Con riferimento all'infrastruttura ferroviaria, segnaliamo, infine, un'altra novità della Legge finanziaria 2006 la quale prevede che il costo complessivo degli investimenti finalizzati alla realizzazione dell'infrastruttura stessa è ammortizzato con il metodo “a quote variabili in base ai volumi di produzione” sulla base del rapporto tra le quantità prodotte nell'esercizio e le quantità di produzione totale prevista durante il periodo di concessione.

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

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

ATTIVITA' DI RICERCA E SVILUPPO

Gli investimenti del Gruppo in ricerca scientifica e sviluppo tecnologico nell'anno 2005 è stato pari a circa € 59,5 milioni di cui € 50,4 milioni per RFI S.p.A. e € 9,1 milioni per Trenitalia S.p.A., con una sensibile crescita rispetto agli anni passati.

Ricerca e sviluppo	2003			2004			2005			D 2005 vs 2004		
	RFI	Trenitalia	Totale	RFI	Trenitalia	Totale	RFI	Trenitalia	Totale	RFI	Trenitalia	Totale
Tecnologie per la sicurezza	22,2	2,7	24,9	12,9	1,6	14,5	35,5	4,1	39,6	22,6	2,5	25,1
Diagnostica innovativa	0,0	0,0	0,0	1,0	0,2	1,2	12,2	1,7	13,9	11,2	1,6	12,8
Studi e sperimentazioni di nuovi componenti e sistemi	4,0	1,2	5,2	4,0	0,5	4,5	2,7	0,4	3,1	-1,3	-0,1	-1,4
Eco-compatibilità ambientale	0,0	0,8	0,8	0,3	1,3	1,6	0,0	1,3	1,3	-0,3	0,0	-0,3
Altro	0,3	2,2	2,5	11,6	1,0	12,6	0,0	1,5	1,5	-11,6	0,5	-11,1
TOTALE	26,6	6,8	33,4	30,0	4,6	34,4	50,4	9,1	59,5	20,4	4,5	25,0

La tabella, che riporta la spesa effettuata nel triennio per le principali aree di attività del Gruppo, evidenzia la rilevanza della quota di ricerca nelle tecnologie per la sicurezza della circolazione e nella diagnostica per il controllo dell'efficienza della rete e del materiale rotabile. Di seguito vengono descritte sinteticamente le principali attività effettuate nell'anno.

Tecnologie per la sicurezza

Nel corso dell'anno sono proseguiti gli studi e le ricerche relativi ai sistemi per il controllo della marcia del treno (ERTMS per la rete Alta Velocità/Alta Capacità, SCMT per la rete convenzionale) e per la comunicazione terra-treno (GSM-R e piattaforma satellitare), finalizzati all'implementazione di nuove funzionalità, all'integrazione con i sistemi di sicurezza esistenti, all'interoperabilità (libero accesso all'infrastruttura da parte degli operatori di trasporto) ed all'omologazione delle apparecchiature.

Oltre a ciò, è stato concluso con successo lo studio di un nuovo sistema di sicurezza SSC (Sistema Supporto alla Condotta), che utilizza tecnologia trasmissiva con trasponder a microonde, finalizzato al controllo del rispetto del segnalamento e destinato ad integrare il sistema SCMT su alcune linee della rete tradizionale.

Diagnostica innovativa

Al fine di contenere i costi di gestione, garantendo adeguati standard di sicurezza, è stato dato notevole impulso allo sviluppo dei sistemi di diagnostica sia della rete ferroviaria che del parco rotabili.

Per l'infrastruttura, sono state estese ad enti di stazione e di linea le funzioni di diagnostica del sistema di comando e controllo (SCC), sono stati sviluppati sistemi di monitoraggio della rete elettrica ad alta tensione e sono state implementate le nuove strumentazioni per la diagnostica dei deviatori oleodinamici.

Negli investimenti esposti sono stati inclusi anche gli studi e le progettazioni relative ai due convogli equipaggiati con strumentazione per la diagnostica predittiva dello stato dei binari della rete Alta Velocità/Alta Capacità che rappresentano l'evoluzione del treno Archimede, già utilizzato per le linee della rete tradizionale. I nuovi treni, che potranno circolare alla velocità di 300 km/h, effettueranno la diagnostica mobile dell'armamento, degli impianti di trazione e di segnalamento verificando significativi parametri dell'interazione treno-infrastruttura ferroviaria.

Nel campo della manutenzione dei rotabili, le attività hanno riguardato lo sviluppo di sistemi di diagnostica innovativa su pantografi, motori diesel e carrelli e la prosecuzione del progetto *Test Bed Sistema Immagine* su ETR500 per la realizzazione di un simulatore delle apparecchiature di comando e controllo presenti a bordo, capace di gestire il flusso degli eventi diagnostici del treno.

Studi e sperimentazioni di nuovi componenti e sistemi

Sono stati sperimentati ed omologati alcuni componenti innovativi del sistema ferroviario quali lampade semaforiche, deviatori, casse di manovra e sistemi di pesatura automatica dinamica per l'esercizio ferroviario, materiali e sistemi antivibrazioni per il contenimento del rumore e infine nuovi profili di contatto e pantografi per il miglioramento dell'interazione treno - infrastruttura.

Eco-compatibilità ambientale

Particolare enfasi è stata attribuita al rafforzamento dell'aspetto eco-compatibile del sistema ferroviario con progetti di ricerca destinati al contenimento dei consumi energetici, alla realizzazione di vettori-prototipo che utilizzano combustibili alternativi (idrogeno o pannelli fotovoltaici) ed alla riduzione delle emissioni sonore del materiale rotabile particolarmente in ambito urbano.

Le attività di ricerca, sinteticamente illustrate, sono state realizzate con il supporto dei centri di eccellenza del Gruppo (l'Istituto sperimentale di RFI S.p.A. e la Direzione ingegneria, qualità e sistemi di Trenitalia S.p.A.) che costituiscono due presidi innovativi fondamentali per il mantenimento del know-how e dei saperi ferroviari.

Tra le attività dell'Istituto sperimentale sono da evidenziare:

- lo studio e la sperimentazione dei fenomeni aerodinamici conseguenti al transito dei treni Alta Velocità allo scoperto e in galleria al fine di modellizzare il comportamento dell'infrastruttura alle sollecitazioni dinamiche indotte dal passaggio dei convogli;
- lo studio dei venti trasversali e dei relativi limiti di sicurezza, attraverso un sistema di monitoraggio della velocità e direzione del vento mediante centraline anemometriche disposte lungo la linea Alta Velocità/Alta Capacità Roma-Napoli;
- la verifica sperimentale di un modello matematico per il dimensionamento degli armamenti antivibranti;
- nell'ambito del telerilevamento, lo studio riguardante la possibilità di monitorare, tramite satellite ENVISAT, eventuali movimenti di linee ferroviarie (per esempio a

seguito di eventi franosi) effettuando studi e prove nella tratta ferroviaria Pescara-Teroli.

Infine il Gruppo ha garantito nel corso del 2005 la partecipazione a programmi di ricerca avviati da Organismi internazionali, collaborando con gli Enti e le Istituzioni ferroviarie di riferimento di altri Paesi sia nel campo dello sviluppo scientifico-tecnologico che nella definizione della normativa tecnica.

AZIONI PROPRIE DELLA CAPOGRUPPO

Al 31 dicembre 2005, Ferrovie dello Stato S.p.A. non possiede azioni proprie, né direttamente, né per tramite di società fiduciaria o per interposta persona. Si fa inoltre presente che nel corso dell'esercizio 2005, la stessa non ha acquistato o alienato azioni proprie, né direttamente, né per tramite di società fiduciaria o per interposta persona.

ALTRE INFORMAZIONI

INDAGINI E PROCEDIMENTI GIUDIZIARI

In relazione alle indagini ed ai procedimenti giudiziari avviati nel tempo da alcune Procure nei confronti di ex rappresentanti di società del Gruppo, per reati a connotazione pubblicistica prevalentemente concernenti l'affidamento di appalti e forniture, non sono intervenuti nell'anno 2005 sviluppi pregiudizievoli. Pertanto, si conferma che, a tutt'oggi, non sono emersi elementi che possano far ritenere che le società stesse siano esposte a passività o a perdite né, comunque, elementi tali che possano apprezzabilmente interessare la loro posizione patrimoniale, economica e finanziaria e, conseguentemente, non sono stati effettuati accantonamenti in bilancio. Ricorrendone le circostanze, le suddette società si sono costituite parte civile.

Di seguito si segnalano i procedimenti e le indagini giudiziarie di rilievo tuttora pendenti, considerando anche gli eventuali sviluppi dei primi mesi del 2006. In particolare:

- è pendente il procedimento penale n. 1988/96 innanzi al GUP di Perugia (a carico tra gli altri, dell'ex Amministratore Delegato di Ferrovie dello Stato – Società di Trasporti e Servizi per Azioni, dell'ex Amministratore Delegato di TAV S.p.A. e dell'ex Presidente di Italferr S.p.A.), in cui le rispettive società si sono costituite parte civile;
- relativamente al procedimento penale n. 1363/03 già n. 282/97, afferente i lavori di realizzazione della tratta Milano – Genova dell'Alta Velocità, pendente innanzi al GUP di Genova, con il coinvolgimento, tra gli altri, dell'ex Amministratore Delegato di TAV S.p.A. e di un Dirigente di Italferr S.p.A., il giudice dell'udienza preliminare ha emesso in data 6 febbraio 2006 sentenza di non luogo a procedere per intervenuta prescrizione dei reati a seguito dell'entrata in vigore della nuova normativa;
- relativamente al procedimento penale n. 3042/98 già n. 282/97 per i fatti riguardanti il c.d. Scalo Fiorenza - nell'ambito del quale l'ex Amministratore Delegato di Ferrovie dello Stato – Società di Trasporti e Servizi per Azioni, è stato condannato, tra l'altro, per il reato di corruzione - la Corte di Appello di Milano ha rideterminato, in sede di rinvio, la pena nei confronti dell'ex Amministratore Delegato in 2 anni e 7 mesi di reclusione. L'ex Amministratore Delegato ha proposto ricorso per Cassazione avverso la suddetta decisione;
- con riferimento al procedimento penale n. 15152/98 pendente presso il tribunale di Roma e che vede coinvolti tra gli altri l'Amministratore delegato pro-tempore di Ferrovie dello Stato-Società di Trasporti e Servizi per Azioni, l'Amministratore delegato pro-tempore e il Presidente pro-tempore di CIT S.p.A., il Tribunale di Roma ha dichiarato, in data 2 marzo 2006 non doversi procedere per intervenuta prescrizione nei confronti dell'Amministratore Delegato pro-tempore di Ferrovie dello Stato – Società di Trasporti e Servizi per Azioni, dell'Amministratore Delegato pro tempore di CIT S.p.A., rinviati a giudizio per il reato di truffa aggravata in danno

dello Stato. Il GUP aveva già pronunciato sentenza di non luogo a procedere “perché il fatto non sussiste”, nei confronti, tra gli altri, del Presidente pro-tempore della CIT S.p.A. relativamente al reato di corruzione.

Si ritiene inoltre doveroso segnalare che sono tuttora aperti alcuni procedimenti giudiziari relativi ad incidenti ferroviari. Tra questi, con riferimento agli incidenti occorsi nell'esercizio, vi segnaliamo che sono in corso indagini giudiziarie a seguito:

- del grave scontro occorso in data 7 gennaio 2005 presso la frazione Bolognina di Crevalcore (BO) sulla linea Bologna - Verona tra un treno merci e un convoglio passeggeri che ha provocato 17 morti e 70 feriti;
- dello scontro tra due treni, avvenuto il 20 dicembre 2005, alla stazione di Roccasecca, in provincia di Frosinone, che ha provocato 2 morti e 59 feriti.

In relazione a questi ultimi e ad altri incidenti ferroviari occorsi in passato, relativamente ai quali sono tuttora in corso procedimenti penali, le eventuali responsabilità civili, che dovessero emergere, sarebbero comunque coperte da specifiche polizze assicurative (per la parte eccedente la franchigia).

INTERVENTI/TRASFERIMENTI PER IL GRUPPO DI RISORSE PUBBLICHE DI COMPETENZA DEL 2005

	Ferrovie dello Stato	RFI	Trenitalia	TAV	Grandi Stazioni	Sita	Italcon- rainer	Omnialo- getica	Cargo Chemical	Serfer	Ecolog	Totale
Aumenti di capitale sociale	3.005.555											3.005.555
Contributi in conto esercizio												
Contratto di Programma		1.289.100										1.289.100
Altri dallo Stato	49	119	17.412		1.188		15.060					33.828
Contributi Unione Europea	78	47										124
Da Enti pubblici territoriali		202	129			20.451					161	20.943
Contributi diversi da altri									1.955	160		2.115
Contributi in c/investimento												
Da Stato		173.807						425				174.231
Da Enti pubblici territoriali		79.449	41.745			11.387						132.581
Contributi Unione Europea		25.364	378	144.346								170.088
Totale	3.005.681	1.568.087	59.664	144.346	1.188	31.838	15.060	425		160	161	4.828.565

(*) Non comprendono l'importo di € 30.907 mila, iscritto tra i debiti, quale anticipazione versata alla Capogruppo dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del “Contributo per l'acquisto e la ristrutturazione di materiale rotabile da destinare alle Regioni del Mezzogiorno”, per il quale si è in attesa della definizione della titolarità del materiale rotabile acquistato con il contributo in oggetto.

DECRETO LEGISLATIVO 231/2001

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

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

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

Il 28 luglio 2005 il Consiglio di Amministrazione ha provveduto a ricostituire la composizione dell'Organismo di Vigilanza a seguito delle dimissioni del Consigliere Ing. Marco Staderini, nominando l'Avv. Luciano Canepa.

Inoltre nella seduta consiliare del 23 dicembre 2005 è stata deliberata l'istituzione del Comitato Etico di Ferrovie dello Stato S.p.A. al fine di assicurare la conformità di azioni e comportamenti dei vari interlocutori aziendali alle norme di condotta, di revisionare le procedure aziendali alla luce del Codice Etico e di assicurarne il costante aggiornamento.

DECRETO LEGISLATIVO 196/2003

Come previsto dal Punto 19 dell'Allegato B "Disciplinare Tecnico in Materia di Misure Minime di Sicurezza" al Decreto Legislativo 30 giugno 2003 n. 196 "Codice in materia di protezione dei dati personali", Ferrovie dello Stato S.p.A. ha provveduto a redigere il Documento Programmatico sulla Sicurezza relativo al trattamento dei dati personali effettuati con strumenti elettronici, nel quale sono descritti:

- l'elenco dei trattamenti dei dati personali,
- i ruoli e le responsabilità delle strutture preposte al trattamento dei dati,
- i risultati dell'analisi dei rischi,
- le misure di sicurezza adottate,
- la formazione del personale in materia,
- il piano degli interventi.

PRINCIPI CONTABILI INTERNAZIONALI

Con riferimento all'applicazione dei principi contabili internazionali, si evidenzia che per il Gruppo Ferrovie dello Stato, in base all'attuale normativa comunitaria e nazionale, l'adozione degli IFRS non rappresenta un obbligo ma una facoltà, con la sola eccezione della società Fercredit S.p.A. che, in qualità di intermediario finanziario soggetto alla vigilanza della Banca d'Italia, è obbligata a redigere il bilancio d'esercizio secondo gli IFRS (International financial reporting standards) a partire dall'esercizio 2006.

Nel corso del 2005 è stato portato a termine un progetto in materia IFRS (si tratta, più specificatamente, della *fase 2 – Gap Analysis* del più ampio programma IFRS che include la *fase 1 – Analisi preliminare*, effettuata nel corso del 2003 e la *fase 3 Design & Implementation*, non pianificata) i cui obiettivi sono stati i seguenti:

- individuazione degli impatti contabili, sui processi e sui sistemi informativi derivanti dall'eventuale applicazione degli IFRS al bilancio consolidato del Gruppo Ferrovie dello Stato;
- redazione dei “master plan” degli interventi necessari per l'eventuale passaggio ai principi contabili internazionali ai fini della redazione del bilancio consolidato del Gruppo Ferrovie dello Stato.

Questo secondo obiettivo/risultato del progetto è di particolare rilevanza, in quanto, consente al Gruppo, non solo di disporre di un piano completo ed accurato delle attività da effettuare per un passaggio agli IFRS “volontario” ma anche di disporre di un piano di “recovery” delle attività per un passaggio che potrebbe rendersi tempestivamente “obbligatorio” in caso di evoluzione del contesto di riferimento aziendale (ad es. in caso di emissione di un prestito obbligazionario sul mercato) e/o normativo.

INFORMAZIONI RIGUARDANTI LE PRINCIPALI SOCIETÀ CHE OPERANO NEL GRUPPO**ANDAMENTO ECONOMICO E SITUAZIONE PATRIMONIALE – FINANZIARIA PER SOCIETÀ****RFI S.p.A.**

Principali indicatori	2005	2004
	(in milioni di euro)	
Ricavi operativi	2.433,7	2.341,4
Costi operativi al netto di capitalizzazioni - variazioni di rimanenze	2.395,8	2.340,0
Margine operativo lordo	37,9	1,4
Risultato netto di esercizio	0,2	0,3
Flusso di cassa da attività di esercizio	277,1	(319,0)
Investimenti tecnici	3.138,5	2.503,8
	31.12.2005	31.12.2004
Capitale investito netto	31.986,1	28.408,4
Indebitamento / (avanzo) finanziario netto	(1.482,8)	(1.903,4)
Consistenza di personale finale	35.158	35.625

RFI S.p.A. è la società cui è affidata l'attività di progettazione, costruzione, messa in esercizio, gestione e manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale e dei sistemi di controllo e sicurezza annessi alla circolazione dei convogli. I suoi ricavi sono costituiti principalmente da pedaggi corrisposti dalle società di trasporto utilizzatrici dell'infrastruttura e dai contributi dello Stato per la copertura dei costi di manutenzione ordinaria dell'infrastruttura medesima.

Andamento della gestione

Tra gli eventi che hanno caratterizzato l'esercizio 2005 si evidenzia che:

- nel mese di aprile è stato sottoscritto tra RFI S.p.A. ed il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti il terzo Addendum al Contratto di Programma 2001-2005 riguardante: l'aggiornamento delle tabelle relative agli investimenti previsti dal Contratto 2001-2005 in funzione di quanto riportato nel Piano di priorità degli investimenti di RFI S.p.A. approvato dal CIPE nella seduta del 13 novembre 2003; la ripartizione delle maggiori risorse apportate al capitale sociale del Gestore dell'infrastruttura contenute nella tabella D della legge n. 350 del 24 dicembre 2003 (Finanziaria 2004); l'allocazione delle risorse di cui all'art. 11 lettera "b" del secondo Addendum al Contratto di Programma 2001-2005; l'inserimento di una specifica

tabella relativa ai “Nuovi progetti di Legge Obiettivo”;

- nella seduta del 29 luglio il CIPE ha espresso parere favorevole in merito alla bozza del quarto Addendum al Contratto di Programma 2001-2005 (contrattualizzazione degli stanziamenti inseriti nella legge finanziaria 2005). L'addendum, esaminato con esito positivo anche dalle competenti Commissioni parlamentari, non è stato formalizzato definitivamente nel corso del 2005.

Inoltre come già indicato nel paragrafo “principali eventi dell'anno” si segnala che:

- nel mese di luglio, nell'ambito del programma di riassegnazione a RFI S.p.A. di asset già trasferiti a Ferrovie Real Estate S.p.A. in occasione della scissione parziale del 28 ottobre 2003, è stato sottoscritto l'atto di scissione relativo alle aree e immobili ricadenti delle stazioni di Roma Tiburtina, Torino San Paolo ed altre aree minori. La scissione ha comportato il trasferimento ad RFI S.p.A. di terreni e fabbricati per € 204,1 milioni, di lavori in corso per € 110,8 milioni, di debiti finanziari per € 142,5 milioni e del fondo integrativo legge 448/1998 per € 51 milioni. Per effetto della scissione il patrimonio netto di RFI S.p.A. si è incrementato di € 121,4 milioni;
- nel mese di dicembre, al fine di consentire l'entrata in esercizio del lotto funzionale Roma-Gricignano, è stato stipulato l'atto di scissione parziale con la controllata TAV S.p.A. che prevede l'assegnazione ad RFI S.p.A., quale beneficiaria, del ramo d'azienda composto dal “primo lotto funzionale della tratta ferroviaria Alta Velocità/Alta Capacità Roma-Napoli”. La scissione è stata effettuata sulla base dei valori al 30 settembre 2005 e avrà effetto dal 1° gennaio 2006. Il valore del patrimonio netto di TAV S.p.A. che verrà assegnato a RFI S.p.A. è di € 2.104 milioni;
- sempre nel mese di dicembre, al fine di consentire l'entrata in esercizio delle sub-tratta Torino-Novara è stato approvato il progetto di scissione parziale che prevede l'assegnazione ad RFI S.p.A., quale beneficiaria, del ramo d'azienda composto da “sub-tratta Torino-Novara della tratta ferroviaria Alta Velocità/Alta Capacità Torino-Milano”. L'atto di scissione che produrrà i suoi effetti contabili dal primo febbraio 2006 è stato sottoscritto il 24 gennaio 2006. Il valore del patrimonio netto di TAV S.p.A. che verrà assegnato a RFI S.p.A. è di € 1.238 milioni.

La società chiude l'esercizio 2005 facendo registrare un utile di € 0,2 milioni, dopo imposte per € 26,5 milioni. Il 2004 si era chiuso con un utile di € 0,3 milioni.

I ricavi operativi passano da € 2.341,4 milioni del 2004 a € 2.433,7 milioni del 2005 con un incremento di € 92,3 milioni (+ 3,9%). Il miglioramento è dovuto essenzialmente ai ricavi legati al traffico ferroviario che si incrementano per € 74,1 milioni per effetto del minore sconto applicato alle imprese ferroviarie a seguito della riduzione del contributo riconosciuto dallo Stato, per l'adeguamento del canone di utilizzo dell'infrastruttura al tasso di inflazione programmato e per il riequilibrio del carico della rete. Gli altri ricavi derivanti dalle prestazioni rese a terzi, dal servizio di telefonia mobile GSM-R e dal patrimonio immobiliare si incrementano per 34,1 milioni. Per contro si registra un decremento dei ricavi per contributi per € 16 milioni dovuto essenzialmente alla

riduzione dei contributi da Contratto di Programma prevista dalla legge n. 311 del 30 dicembre 2004 (Finanziaria 2005).

I costi operativi, al netto della voce “capitalizzazioni – variazione di rimanenze” si incrementano di € 55,8 milioni (+2,4%) passando da € 2.340 milioni del 2004 a € 2.395,8 del 2005. Sull’aumento incide principalmente il costo del lavoro per € 46,7 milioni (+3%) per gli adeguamenti previsti dal rinnovo del contratto di lavoro per il biennio 2005-2006.

L’incremento degli altri costi (nettati delle capitalizzazioni – variazioni di rimanenze) è dovuto principalmente ai maggiori oneri diversi di gestione (+€ 30 milioni) e ai maggiori costi per l’acquisto dell’energia elettrica al netto del rimborso della Cassa conguaglio settore elettrico per regimi tariffari speciali (+€ 12,7 milioni) compensati dai minori costi per godimento beni di terzi (- € 17,5 milioni) e dalle maggiori capitalizzazioni di costi interni (+ € 19,6 milioni).

Il margine operativo lordo, per effetto di questi risultati, si attesta a € 37,9 milioni rispetto a € 1,4 milioni del 2004.

Il risultato operativo presenta un valore negativo di € 20,9 milioni determinato dagli accantonamenti e svalutazioni del periodo per € 113,2 milioni compensati dalle sopravvenienze attive e plusvalenze per € 54,4 milioni.

La gestione extra-operativa presenta un risultato positivo di € 47,5 milioni dovuto per € 21,7 milioni al saldo della gestione finanziaria (con capitalizzazioni di oneri finanziari per € 5 milioni) e per € 25,8 alle componenti straordinarie nette.

Al 31 dicembre 2005 la società evidenzia un patrimonio netto di € 33.469 milioni, incrementatosi di € 3.157,1 milioni rispetto a fine esercizio 2004 grazie agli apporti, da parte della Controllante, per € 2.644,7 milioni a titolo di versamenti in conto futuro aumento di capitale e per € 390,8 milioni a titolo di aumento di capitale e per € 121,4 milioni per l’aumento da scissione da Ferrovie Real Estate S.p.A.

Alla stessa data la posizione finanziaria netta risulta positiva per € 1.482,8 milioni e fa segnare un decremento di € 420,6 milioni rispetto a fine esercizio 2004. Tale decremento è determinato principalmente dalla variazione della posizione finanziaria netta a breve per effetto della minore disponibilità sul conto corrente intersocietario, intrattenuto con la Controllante, a seguito di pagamenti effettuati nel corso dell’esercizio.

Con riferimento alla evoluzione prevedibile della gestione della società si rinvia a quanto riportato nello specifico paragrafo “Evoluzione prevedibile della gestione” del Gruppo della presente Relazione.

TAV S.p.A.

Principali indicatori	2005	2004
	(in milioni di euro)	
Ricavi operativi	182,6	72,1
Costi	3.340,5	4.221,5
Saldo della gestione finanziaria	(654,3)	(493,9)
Capitalizzazioni – Variazione rimanenze	3.838,8	4.663,6
Risultato netto di esercizio	0,0	0,0
Flusso di cassa da attività di esercizio	(3.829,8)	(4.301,8)
Investimenti tecnici	3,0	13,3
	31.12.2005	31.12.2004
Capitale investito netto	22.046,1	18.357,7
Indebitamento / (avanzo) finanziario netto	15.403,6	12.228,2
Consistenza di personale finale	240	240

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

Andamento della gestione

L'avanzamento dei lavori è proseguito sulla Linea Torino – Milano – Napoli e sui nodi di Bologna, di Roma e Napoli.

Con riferimento alla Tratta Milano – Verona ed al Terzo Valico dei Giovi si evidenzia che:

- per la Tratta Milano - Verona il General Contractor ha presentato l'aggiornamento dell'offerta economico – tecnica ed è attualmente in corso l'istruttoria sul progetto e l'analisi della congruità dell'offerta;
- per il Terzo Valico dei Giovi sta procedendo il relativo iter.

Come evidenziato in precedenza, si segnala inoltre che nel corso del 2005 il Consiglio di Amministrazione di TAV S.p.A. ha approvato due progetti di scissione parziale a favore della controllante RFI S.p.A., in particolare:

- nel mese di novembre è stato approvato il progetto di scissione parziale che prevede l'assegnazione ad RFI S.p.A., in qualità di beneficiaria, del ramo d'azienda composto dal 1° lotto funzionale Roma - Gricignano della tratta ferroviaria Alta Velocità/Alta Capacità Roma –Napoli. L'Atto di scissione è stato sottoscritto tra le parti il 6 dicembre 2005 e produrrà i suoi effetti contabili a partire dal 1° gennaio 2006. Il patrimonio netto di TAV S.p.A. sarà ridotto di € 2.104 milioni, a fronte del

trasferimento di attività per € 4.329 milioni e passività, essenzialmente di natura finanziaria, per € 2.225 milioni;

- nel mese di dicembre 2005 è stato approvato il progetto di scissione parziale che prevede l'assegnazione ad RFI S.p.A., in qualità di beneficiaria, del ramo d'azienda composto dalla sub – tratta Torino – Novara della tratta ferroviaria Alta Velocità/Alta Capacità Torino – Milano. L'Atto di scissione è stato sottoscritto tra le parti il 24 gennaio 2006 e produrrà i suoi effetti contabili a partire dal 1° febbraio 2006. Il patrimonio netto di TAV S.p.A. sarà ridotto di € 1.238 milioni, a fronte del trasferimento di attività per € 4.378 milioni e passività, essenzialmente di natura finanziaria, per € 3.140 milioni.

La società chiude il 2005, come l'esercizio precedente, in pareggio.

La voce “capitalizzazioni – variazione delle rimanenze”, pari a € 3.838,8 milioni (€ 4.663,6 milioni nel 2004), che riflette l'incremento delle rimanenze, rappresenta il differenziale tra tutti i costi-oneri e i ricavi-proventi sostenuti nell'esercizio: tutte le partite registrate nel periodo, infatti, sono riferibili alla realizzazione delle opere stesse, così come prevede la Convenzione stipulata con la controllante RFI S.p.A. il 9 dicembre 2003. Il decremento della voce citata rispetto all'esercizio precedente, così come quello degli altri costi, è collegato alla minore attività svolta nel periodo sulle opere in corso di esecuzione del sistema Alta Velocità/Alta Capacità.

Il saldo della gestione finanziaria si attesta ad un valore negativo di € 654,3 milioni, negativo per € 493,9 milioni nel 2004, per effetto degli interessi passivi sugli ulteriori finanziamenti accesi. La variazione del saldo della gestione finanziaria incide positivamente sul margine operativo lordo dell'esercizio che passa da € 516,2 milioni a € 681,7 milioni, rientrando gli oneri finanziari, al netto dei proventi, nel valore delle rimanenze.

Nel 2005 il meccanismo di finanziamento da parte di Infrastrutture S.p.A. del progetto Alta Velocità/Alta Capacità previsto dall'articolo 75 della Legge Finanziaria 2003 ha permesso di reperire nuove risorse finanziarie per € 5.450 milioni di cui € 2.350 milioni utilizzati, nell'ambito dell'operazione di ristrutturazione del debito contratto ai sensi della legge 78/1994, per estinguere 5 finanziamenti con istituti bancari (v. per maggiori dettagli paragrafo “Principali eventi dell'anno”). Per effetto principalmente di quanto sopra l'indebitamento finanziario netto passa da un valore negativo di € 12.228,2 milioni ad un valore negativo di € 15.403,6 milioni.

Si ricorda che TAV S.p.A., nel corso dei precedenti esercizi, ha stipulato, di concerto con le controllanti e con il Ministero delle Economie e delle Finanze, otto contratti di "Interest Rate Swap" trasformando l'indebitamento a lungo termine verso le banche da tasso variabile a tasso fisso, al fine di coprirsi dai rischi connessi alla fluttuazione dei tassi di interesse. Con l'operazione di ristrutturazione del debito verso le banche cinque contratti di copertura collegati ai finanziamenti rimborsati sono stati trasferiti ad Infrastrutture S.p.A.. L'andamento dei tassi di interessi ha generato differenziali negativi registrati nell'esercizio tra gli oneri finanziari per € 59,1 milioni; l'attuale proiezione della

curva dei tassi di interesse mostra un valore attuale dei differenziali futuri negativi per circa € 197,1 milioni.

Si evidenzia inoltre che Infrastrutture S.p.A., su autorizzazione di TAV S.p.A. ed RFI S.p.A., nel 2004 ha stipulato due “Forward Rate Swaps” per un capitale nozionale di € 500 milioni ciascuno per la copertura del costo del rifinanziamento dal 2014 al 2024 del primo project loan tranche, fissando il tasso di interesse a circa il 5,7%. L’attuale curva dei tassi di interesse genera un valore attuale dei differenziali futuri negativi per circa € 114,6 milioni.

Infine con riferimento ai mezzi propri si evidenzia che essi passano da € 6.129,5 milioni a € 6.642,5 milioni per effetto:

- dell’aumento del capitale sociale deliberato dall’Assemblea Straordinaria del 28 giugno 2005 per € 356,9 milioni destinato a copertura degli oneri finanziari da corrispondere ad Infrastrutture S.p.A.;
- degli importi versati da RFI S.p.A. in conto futuro aumento di capitale sociale per € 156,1 milioni sempre destinati alla copertura degli oneri finanziari.

Con riferimento alla evoluzione prevedibile della gestione della società si rinvia a quanto riportato nello specifico paragrafo “Evoluzione prevedibile della gestione” del Gruppo della presente Relazione.