

CENTOSTAZIONI S.p.A.

Principali indicatori	2005	2004
	(in milioni di euro)	
Ricavi operativi	59,7	53,1
Costi operativi al netto di capitalizzazioni/variazioni di rimanenze	52,3	47,2
Margine operativo lordo	7,4	5,9
Risultato netto di esercizio	3,2	2,5
Flusso di cassa da attività di esercizio	15,9	(4,3)
Investimenti tecnici	20,7	6,5

	31.12.2005	31.12.2004
Capitale investito netto	29,3	21,2
Indebitamento/(avanzo) finanziario netto	(11,5)	(16,4)
Consistenza di personale finale	138	137

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

Andamento della gestione

Il 2005 è stato il secondo esercizio in cui la società ha provveduto direttamente alla gestione di tutti i centotre complessi immobiliari del *network*.

Durante l'anno sono state ultimate le attività di ristrutturazione di diversi immobili di stazione e ciò ha permesso di realizzare numerose iniziative di sviluppo commerciale attraverso la messa a reddito dei maggiori e riqualificati spazi ad uso commerciale resi disponibili nei complessi di stazione gestiti.

La società chiude con un risultato netto di € 3,2 milioni (€ 2,5 milioni nel 2004) con un miglioramento di € 0,7 milioni (+28%) rispetto all'esercizio precedente.

Il margine operativo lordo, pari a € 7,4 milioni, evidenzia un incremento di € 1,5 milioni (+25,4%) rispetto al 2004 in cui risultava pari a € 5,9 milioni.

I ricavi operativi passano da € 53,1 milioni nel 2004 a € 59,7 milioni nel 2005 con un incremento pari ad € 6,6 milioni (+12,4%). La variazione è dovuta essenzialmente ai maggiori ricavi derivanti dalla conduzione delle stazioni (+€ 4,2 milioni) ai quali sono correlati maggiori costi da conduzione, ai maggiori corrispettivi per l'utilizzazione degli

spazi pubblicitari (+€ 0,5 milioni) e ai maggiori ricavi da valorizzazione del patrimonio immobiliare (+€ 0,5 milioni).

I costi operativi ammontano ad € 52,3 milioni (47,2 milioni nel 2004) con un incremento di € 5,1 milioni (+10,8%) meno che proporzionale rispetto all'incremento dei ricavi. La variazione dei costi è da attribuire principalmente ai maggiori oneri da conduzione stazioni (+€ 4,3 milioni), all'aumento dei costi variabili dei canoni per sfruttamento del patrimonio immobiliare e all'aumento dei costi di personale (+€ 0,7 milioni) per l'incremento dell'organico medio che passa da 121 a 140 unità. Per contro i costi si riducono di € 0,2 milioni per effetto delle maggiori capitalizzazioni rispetto all'esercizio precedente.

Il risultato operativo ammonta a € 5,7 milioni e sconta ammortamenti per € 1,2 milioni (€ 1,1 milioni nel 2004), accantonamenti a fondo rischi per € 0,1 milioni (€ 0,4 milioni nel 2004) e svalutazione di crediti per € 0,4 milioni (€ 0,2 nel 2004). L'incremento rispetto all'esercizio precedente è di € 1,3 milioni (+ 30,2%).

La gestione extra-operativa presenta un risultato invariato rispetto all'esercizio precedente. Nello specifico il saldo della gestione finanziaria positivo per € 0,3 milioni presenta un decremento di € 0,3 milioni rispetto al precedente esercizio mentre le componenti nette straordinarie, positive per € 0,2 milioni presentano un incremento di € 0,3 milioni rispetto al 2004.

Le imposte del periodo ammontano a € 3 milioni.

La posizione finanziaria netta a breve della società, a fine esercizio, risulta positiva per € 11,5 milioni (€ 16,4 milioni nel 2004), ed è composta sostanzialmente dalle risorse impiegate sul deposito presso la Capogruppo Ferrovie dello Stato S.p.A. (€ 5,4 milioni) e sul deposito presso il socio di minoranza Archimede 1 S.p.A. (€ 5 milioni). La riduzione rispetto all'esercizio precedente è da porre in relazione ai maggiori investimenti effettuati nel corso dell'esercizio.

Nel mese di febbraio 2006 è stato sottoscritto il contratto con VIA VAI S.p.A. sulla base delle condizioni già formalizzate nel mese di febbraio 2005. Il contratto è stato condizionato alla ratifica degli organi amministrativi della società cliente e prevede l'applicazione di canoni/mq. inferiori a quelli originariamente concordati a fronte di maggiori spazi locati.

La società VIA VAI S.p.A. riconosceva infatti a Centostazioni S.p.A. solo una quota parte dei canoni previsti nel contratto sottoscritto con l'allora Metropolis S.p.A. per la locazione degli spazi utilizzati dal network di edicole di stazione, ritenendo il contratto eccessivamente oneroso. In relazione ai danni subiti dalla inadempienza contrattuale di VIA VAI S.p.A., Centostazioni S.p.A. e il socio di minoranza Archimede 1 hanno chiesto ristoro dei mancati ricavi a Ferrovie dello Stato S.p.A. e Ferservizi S.p.A. (già Metropolis S.p.A.). Nel corso del 2005 la questione è stata deferita ad arbitri. L'arbitro nominato ha depositato il lodo in data 1 febbraio 2006 condannando Ferrovie dello Stato S.p.A. a corrispondere a Centostazioni S.p.A. un indennizzo di € 8.000 milioni.

SITA S.p.A.

Principali indicatori	2005	2004
	<i>(in milioni di euro)</i>	
Ricavi operativi	228	214
Costi operativi	221,8	205,3
Margine operativo lordo	6,2	8,7
Risultato netto di esercizio	0,3	0,1
Flusso di cassa da attività di esercizio	(4,8)	(4,2)
Investimenti tecnici	22	14,1
	31.12.2005	31.12.2004
Capitale investito netto	78,0	59,6
Indebitamento / (avanzo) finanziario netto	(1,5)	(19,6)
Consistenza di personale finale	2.769	2.831

Sita S.p.A., controllata al 100% dalla sub-holding Sogin S.r.l., rappresenta la principale realtà operativa per i collegamenti extraurbani a mezzo autobus in concessione regionale.

Andamento della gestione

Nel corso dell'esercizio 2005 i consorzi e le società consortili, partecipate da Sita S.p.A. tramite le sedi della Puglia, Basilicata e Toscana, per la gestione dei servizi rivenienti dall'aggiudicazione delle ultime rispettive gare per il trasporto pubblico locale, hanno raggiunto compiuta operatività; la Società inoltre si è aggiudicata, quale capofila di un Associazione Temporanea di Imprese, la gara d'appalto per la gestione della rete TPL urbana di Roma per il triennio 2006-2008. Iniziative interessanti collegate al turismo sono state avviate in collaborazione con Trenitalia S.p.A e Cisalpino AG.

La società chiude con un risultato netto di € 0,3 milioni che si confronta con un risultato netto di € 0,1 milioni nel 2004.

Il margine operativo lordo presenta una riduzione pari a € 2,5 milioni passando da un valore di € 8,7 milioni del 2004 a € 6,2 milioni del 2005 correlabile all'aumento meno che proporzionale dei ricavi operativi (+6,5%) rispetto ai costi aventi stessa natura (+8%).

I ricavi operativi ammontano ad € 228 milioni (€ 214 milioni nel 2004) e presentano un incremento di € 14 milioni legato all'aumento rispettivamente:

- dei ricavi da traffico per € 6,9 milioni per l'effetto combinato dei maggiori ricavi conseguiti nei servizi sostitutivi (+ € 7,8 milioni), nel trasporto urbano (+ € 2,1 milioni) ed in quello extra – urbano (+ € 0,9 milioni), cui si è contrapposta essenzialmente la riduzione dei servizi di noleggio (- € 3,6 milioni);

- degli altri ricavi per € 5 milioni grazie al consolidamento dei proventi rivenienti dai servizi di “ausiliari del traffico” gestiti dalla sede del Lazio;
- dei ricavi da Stato per € 2,2 milioni, correlato all’adeguamento dei contributi a ripiano perdite degli Enti della Regione Basilicata oltre che al fisiologico aumento delle coperture sul rinnovo CCNL. Le convenzioni con le Regioni si mantengono in linea con il precedente esercizio.

I costi operativi ammontano ad € 221,8 milioni (€ 205,3 milioni nel 2004) e sono principalmente composti da:

- costi per acquisto di materie prime, consumo e merci per € 35,7 milioni (€ 31,4 milioni nel 2004); l’incremento di tali costi (+13,7%) è riconducibile essenzialmente all’aumento del costo sostenuto per l’acquisto del carburante (+ € 5 milioni);
- costi per servizi per € 72,4 milioni (€ 63,2 milioni nel 2004); l’incremento di € 9,2 milioni, è essenzialmente riconducibile all’aumento dei noleggi da terzi (+€ 7,2 milioni) legato alla necessità di garantire il maggior volume di servizi sostitutivi non programmati e dei servizi notturni del TPL urbano di Roma acquisiti nell’anno;
- costo per il personale per € 100,8 milioni (€ 97,8 milioni nel 2004) che mostra un incremento del 3,1% dovuto essenzialmente all’effetto cumulato dei due rinnovi contrattuali intervenuti nel 2003 e a fine 2004, a fronte dei quali la società ha ricevuto dei contributi iscritti tra i ricavi da Stato ed altri Enti. Tenendo conto dei suddetti contributi, la variazione del costo del lavoro tra i due esercizi risulta pari al +1,1%. La consistenza media a ruolo nell’esercizio è passata da 2.820 a 2.815 unità.

Il risultato operativo presenta un decremento di € 4,2 milioni in quanto sconta una riduzione del saldo positivo dei proventi/oneri diversi (- € 2,4 milioni) solo in parte compensata dai minori accantonamenti a fondi rischi ed oneri per € 1,3 milioni.

Il saldo della gestione finanziaria risulta negativo per € 0,8 milioni e presenta un miglioramento rispetto al precedente esercizio, in cui risultava negativo per € 1,3 milioni, grazie alla plusvalenza da alienazione della partecipazione nella Trieste Trasporti S.p.A. per € 0,3 milioni ed alla rivalutazione della quota di partecipazione nella collegata VT Marozzi per € 0,5 milioni, in parte compensate dai minori interessi attivi sui pronti contro termine (- € 0,3 milioni).

Il saldo delle componenti straordinarie passa da un valore positivo di € 2,9 milioni del 2004 ad un valore positivo di € 6,8 milioni nel 2005. Tra i proventi straordinari le poste più significative sono rappresentate dai proventi rivenienti dal contenzioso verso l’Inps per complessivi € 4,2 milioni e dalla plusvalenza da alienazione per € 2,1 milioni riconducibile alla vendita di un immobile in Napoli.

Il risultato netto sconta, infine, imposte per € 3,8 milioni.

La posizione finanziaria netta della società è positiva per € 1,5 milioni e subisce un decremento pari a € 18,1 milioni rispetto al 31 dicembre 2004. La variazione è dovuta principalmente ad una forte riduzione del valore dei depositi e del conto corrente

intersocietario con la Capogruppo Ferrovie dello Stato S.p.A. per € 5 milioni, dalla dismissione delle operazioni Pronti Contro Termine e Commercial Papers per € 5 milioni, dalla riduzione dei saldi bancari attivi per € 7,1 milioni e dall'apertura di due linee di credito per anticipazioni su crediti di natura commerciale e per IVA per complessivi € 6,2 milioni.

Si segnala infine quanto segue:

- con atto di citazione notificato il 30 novembre 2005 il Dott. Luciano Vinella ha proposto appello avverso la sentenza n. 782/2005 del Tribunale di Firenze che aveva rigettato le sue richieste risarcitorie (pari a Euro 103.000,00, oltre alla pubblicazione della sentenza su almeno due quotidiani a diffusione nazionale) indotte dall'asserita revoca senza giusta causa dalla carica di Amministratore Delegato della Sita S.p.A. La causa è stata assegnata alla I^a Sezione della Corte di Appello di Firenze; con decreto dell'11 gennaio 2006 è stato disposto, ai sensi dell'ultimo comma dell'art. 168 bis del codice di procedura civile, il differimento dell'udienza di prima comparizione al 9 dicembre 2008;
- la società, come già indicato nel paragrafo "principali eventi dell'anno" ha avanzato istanza al Presidente della Camera di Commercio di Milano affinché lo stesso provveda alla nomina di un Collegio arbitrale, richiedendo l'annullamento della delibera del Consiglio di Amministrazione di FNMA S.p.A. del 28 dicembre 2005 che stabiliva la riduzione della quota di possesso di Sita S.p.A. in FNMA S.p.A. dal 49% al 12,47% per effetto di aumento di capitale sociale per il quale Sita S.p.A. non avrebbe correttamente esercitato, nei termini stabiliti, il relativo diritto di opzione.

FERCREDIT S.p.A.

Principali indicatori	(in milioni di euro)	
	2005	2004
Proventi finanziari (1)	23,5	19,7
Oneri finanziari totali	14,1	10,4
Margine di interesse	9,4	9,3
% su proventi finanziari	40,0%	47,2%
Costo del lavoro	2,4	2,3
Risultato della gestione ordinaria	13,5	11,9
Risultato netto d'esercizio	6,3	5,1
Flusso di cassa da attività di esercizio	12,2	(39,2)

	31.12.2005	31.12.2004
Indebitamento / (avanzo) finanziario netto	488,6	499,0
Patrimonio di vigilanza	80	76
Consistenza di personale finale	32	31

(1) al netto degli ammortamenti dei beni destinati alla locazione finanziaria

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

Andamento della gestione

L’impegno commerciale della Società, così come in passato, si è concentrato prevalentemente nell’ambito captive del Gruppo Ferrovie dello Stato. In questo contesto nell’esercizio appena chiuso è stata registrata un’ulteriore espansione dell’attività soprattutto grazie al finanziamento di operazioni legate ai lavori dell’Alta Velocità; anche lo sviluppo delle operazioni di credito al consumo rivolto ai dipendenti della Controllante e delle altre società del Gruppo Ferrovie dello Stato è proseguito regolarmente.

Nel corso dell’esercizio la Capogruppo Ferrovie dello Stato S.p.A. ha ulteriormente aumentato i finanziamenti accordati, a condizioni di mercato, confermando il suo supporto finanziario a Fercredit S.p.A. permettendole così una più equilibrata crescita nei suoi settori di intervento finanziario.

La Società chiude l’esercizio 2005 facendo registrare un utile di € 6,3 milioni, che sconta imposte per € 4,2 milioni, e si confronta con un utile di € 5,1 milioni del 2004.

Il margine di interesse è pari a € 9,4 milioni e risulta sostanzialmente in linea con il precedente esercizio (€ 9,3 milioni).

Il totale dei proventi finanziari si attesta a € 23,5 milioni, contro € 19,7 milioni relativi al 2004, con un incremento complessivo del 19,3%. Detto incremento è dovuto essenzialmente all'aumento degli interessi attivi (+4,1 milioni), nello specifico degli interessi sul factoring per € 3,6 milioni e di quelli su consumer credit e degli altri interessi attivi rispettivamente per € 0,2 milioni e per € 0,3 milioni. Il miglioramento avvenuto nell'esercizio è legato sia all'incremento dei tassi nominali sia allo sviluppo dell'attività aziendale che di contro ha portato un incremento degli oneri finanziari (+ € 3,6 milioni).

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

Il risultato operativo fa registrare una crescita del 13,5% passando da € 11,9 milioni, registrati nell'esercizio 2004, a € 13,5 milioni relativi al 2005. Tale incremento è ascrivibile essenzialmente ai maggiori introiti derivanti dalle commissioni attive relative all'attività di factoring che presenta un sensibile sviluppo nell'esercizio (+ 16,3%).

La redditività delle attività finanziarie, misurata dal rapporto fra i proventi finanziari (al netto degli ammortamenti sui beni dati in locazione) e l'ammontare medio annuo delle attività medesime si attesta al 4,3% contro il 3,8% del 2004. A questa redditività è da contrapporre un costo medio annuo dell'indebitamento pari al 2,8%, più alto rispetto al 2,2% registrato nel corso del 2004.

Il patrimonio di vigilanza della Società, calcolato secondo la normativa della Banca d'Italia, è cresciuto da € 76 milioni di fine 2004 a € 80 milioni a fine esercizio 2005. Per effetto di tale incremento Fercredit S.p.A. ha raggiunto un considerevole margine di operatività aziendale.

Alla data di chiusura del bilancio la Società mostra un indebitamento finanziario netto pari a € 488,6 milioni, con un decremento del 2,1% rispetto al dato di fine esercizio 2004 (€ 499 milioni) legato all'andamento dell'attività aziendale.

Si informa infine che la società, si sta attivando, per predisporre il proprio bilancio secondo i principi contabili internazionali, che per la stessa saranno obbligatori a partire dall'esercizio 2006, così come previsto dalla normativa.

ALTRE ATTIVITA' DEL GRUPPO

Il Gruppo è presente anche nei seguenti altri settori di attività:

- Servizi informatici: quota del 39% del capitale sociale detenuta direttamente dalla Capogruppo in TSF – Tele Sistemi Ferroviari S.p.A., una “joint venture” costituita nel 1997 con il Gruppo Finsiel/Telecom Italia allo scopo di ammodernare e gestire i sistemi informativi e di telecomunicazione del Gruppo Ferrovie dello Stato e di sviluppare il mercato dei servizi informatici nell’area Travel & Transportation, sia in Italia che all’estero. In tale quadro, TSF ha il ruolo di partner strategico di servizi “ICT” (Information Communication Technology), in virtù di un contratto di outsourcing che le conferisce, nel rispetto delle scelte strategiche che rimangono sotto il pieno controllo di Ferrovie dello Stato S.p.A., la responsabilità della realizzazione e della gestione delle soluzioni “ICT”.

Nel 2005 la società ha realizzato un volume d'affari di € 249,1 milioni, di cui circa il 97% relativo al suddetto contratto di outsourcing, ed un risultato netto positivo di € 10,9 milioni (€ 13,9 milioni nel 2004). Il margine operativo lordo presenta un incremento di € 2,8 milioni grazie all’aumento più che proporzionale dei ricavi operativi rispetto ai costi operativi.

Tale miglioramento viene eroso dai maggiori ammortamenti e accantonamenti per € 2,3 milioni, dal decremento del saldo dei proventi e oneri diversi per € 3,9 milioni e dal peggioramento del saldo della gestione finanziaria portando a una riduzione di € 3 milioni del risultato netto.

- Servizi di formazione: quota del 49% del capitale sociale detenuta in Isfort - Istituto Superiore di Formazione e Ricerca per i Trasporti S.p.A. (19% Ferrovie dello Stato S.p.A., 15% RFI S.p.A., 15% Trenitalia S.p.A.). La società ha lo scopo di organizzare e realizzare, in proprio o tramite terzi, corsi di formazione, specializzazione e qualificazione tecnico-professionale per dirigenti e quadri delle aziende del settore dei trasporti, nonché progetti di ricerca, seminari e attività editoriali sulle tematiche del settore medesimo. Nell’esercizio 2005 essa ha realizzato un volume d'affari di circa € 2,9 milioni, con una riduzione, rispetto al precedente esercizio, del 12%; il risultato netto si attesta ad un valore leggermente negativo (€ 87 mila).
- Sperimentazioni: quota del 66,66% del capitale sociale detenuta in Italcertifer S.c.p.a. – Istituto di Ricerca e di Certificazione Ferroviaria – Società Consortile per Azioni (33,33% RFI S.p.A., 33,33% Trenitalia S.p.A.). La società ha lo scopo di svolgere attività di ricerca e sviluppo tecnologico nel settore ferroviario, e attività di prove e sperimentazioni per la certificazione di componenti e sistemi ferroviari. Nell’esercizio 2005 la società ha realizzato, svolgendo principalmente attività di certificazione, un risultato economico in sostanziale pareggio.

FATTI DI RILIEVO INTERVENUTI DOPO LA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO

- In data 24 gennaio 2006 viene sottoscritto tra TAV S.p.A. ed RFI S.p.A. l'Atto di scissione per l'assegnazione a quest'ultima del ramo d'azienda composto dalla "Subtratta Torino-Novara della tratta ferroviaria Alta Velocità/Alta Capacità Torino-Milano". Ai fini contabili la scissione ha avuto effetto dal 1° febbraio 2006. Il valore del patrimonio netto di TAV S.p.A., a seguito della scissione, si è ridotto di € 1.237.747.763,34 di cui € 1.155.579.250,00 quale capitale sociale e € 82.168.513,34 quale riserva costituita da versamenti in conto futuro aumento di capitale. Il patrimonio netto della beneficiaria RFI S.p.A. non subisce alcun incremento in considerazione del fatto che la stessa detiene il 100% del capitale della società scissa.
- Nello stesso mese di gennaio viene sottoscritto l'Atto di scissione parziale tra Ferrovie Real Estate S.p.A. ed RFI S.p.A. con il quale sono retrocessi ad RFI S.p.A. taluni immobili, ricadenti negli ambiti della stazione di Torino Porta Susa, Spina 1 e Spina 2, a suo tempo ceduti con la scissione del 28 ottobre 2003 e risultati, invece, non correlati al patrimonio della stessa Ferrovie Real Estate S.p.A.. La scissione, con effetti dal 24 gennaio 2006, ha comportato un aumento di capitale sociale di RFI S.p.A. di € 46.006.114,00 (ed una riduzione di pari importo per Ferrovie Real Estate S.p.A.).
- Il 10 febbraio, in concomitanza con le Olimpiadi invernali, è entrata in funzione la linea Torino-Novara, prima parte della linea veloce che collegherà Torino a Milano e dal 27 febbraio l'Alta velocità ha raddoppiato, passando da quattro a otto, le corse giornaliere che collegano il capoluogo lombardo con quello piemontese.
- In data 28 febbraio 2006 FS Cargo S.p.A. acquisisce dalla Iveco S.p.A., una quota pari al 5,638% del capitale sociale della Cemat S.p.A., corrispondente a n. 394.692 azioni del valore nominale di 1 euro cadauna al prezzo complessivo di € 2.600 mila. Pertanto FS Cargo S.p.A. è attualmente titolare del 53,282% della Cemat S.p.A..
- In data 7 marzo 2006 TAV S.p.A. ha concluso con Società Generale l'operazione di cessione dei crediti IVA relativi agli anni 1998 e 1999 e dei relativi interessi maturati e maturandi che verranno liquidati dall'Agenzia delle Entrate. E' previsto l'impegno da parte della società al riacquisto, dopo 10 anni, del capitale e degli interessi maturati sino alla data di cessione nel frattempo non rimborsati dall'Agenzia delle Entrate. Il corrispettivo della cessione è costituito dal capitale e dagli interessi maturati sino alla data di cessione per un importo complessivo pari a € 245 milioni. All'operazione di cessione è collegata una operazione di "Interest rate swap" nella quale TAV S.p.A. e Società Generale si impegnano a scambiarsi i futuri flussi di cassa relativi agli interessi passivi, contrattualmente basati sull'Euribor 6 mesi + spread, sulla provvista accesa per il pagamento del corrispettivo ed agli interessi attivi, maturati sul capitale ceduto dal giorno successivo alla data di cessione, che l'Agenzia delle Entrate riconoscerà sul capitale oggetto di cessione.

- Nello stesso 7 marzo 2006 Ferrovie dello Stato S.p.A. allo scopo di reperire parte delle risorse finanziarie necessarie al Gruppo ha ceduto i crediti IVA degli anni 1998 e 1999, comprensivi di interessi maturati alla data della cessione, alla Società Generale. Il contratto prevede l'impegno, da parte della società, al riacquisto, dopo 10 anni, del capitale e degli interessi maturati sino alla data di cessione nel caso di mancato rimborso da parte dell'Agenzia delle Entrate. Il corrispettivo della cessione è costituito dal capitale e dagli interessi maturati sino alla data di cessione per un importo complessivo pari a € 412 milioni. All'operazione di cessione è collegata una operazione di "Interest rate swap" nella quale Ferrovie dello Stato S.p.A. e Società Generale si impegnano a scambiarsi i futuri flussi di cassa relativi agli interessi passivi, contrattualmente basati sull'Euribor 6 mesi + spread, sulla provvista accesa per il pagamento del corrispettivo ed agli interessi attivi, maturati sul capitale ceduto dal giorno successivo alla data di cessione, che l'Agenzia delle Entrate riconoscerà sul capitale oggetto di cessione.
- Sempre il giorno 7 marzo 2006 RFI S.p.A., partecipa, con la Provincia Autonoma di Bolzano e la Provincia Autonoma di Trento, alla costituzione della società "Tunnel Ferroviario del Brennero – Finanziaria di Partecipazioni S.p.A.". La società, con un capitale sociale di 49.090.910,00, ha sede in Roma ed ha per oggetto l'attività di gestione della partecipazione al capitale sociale di Galleria di base del Brennero (BBT SE).
- Il Consiglio di Amministrazione di Ferrovie dello Stato S.p.A. del 23 marzo 2006 ha approvato una proposta transattiva in relazione al contenzioso Via Vai (v. paragrafo "Andamento economico e situazione patrimoniale per società" - Centostazioni S.p.A.). In particolare Ferrovie dello Stato S.p.A. ha proposto la rideterminazione dell'importo stabilito dal lodo arbitrale del 1 febbraio 2006 in € 7.500 mila con contestuale rinuncia all'impugnazione del lodo stesso. I Consigli di Amministrazione di Centostazioni S.p.A. e Archimede 1 esamineranno la proposta.
- Nel mese di aprile 2006 viene erogata la seconda tranche per € 325 milioni del finanziamento concesso da BEI a Trenitalia S.p.A. e destinato alla copertura dei fabbisogni finanziari per il progetto di riassetto e riammodernamento del materiale rotabile. Ferrovie dello Stato S.p.A. ha rilasciato controgaranzie a favore del pool di banche fidejudenti per la BEI e nell'interesse di Trenitalia S.p.A..
- Il 24 maggio 2006 il Consiglio di Amministrazione di Trenitalia S.p.A., esaminata la situazione patrimoniale della società al 31 marzo 2006, ha deliberato di convocare l'Assemblea dei soci ai sensi dell'art. 2446 del codice civile.
- Nello stesso mese di maggio 2006 Ferrovie dello Stato S.p.A. ha effettuato n° tre emissioni obbligazionarie (rispettivamente serie 12/13/14) per un ammontare complessivo di € 600 milioni, interamente sottoscritte dalla società Eurofima S.A. destinate al finanziamento di investimenti della società Trenitalia S.p.A. per il programma di ammodernamento del materiale rotabile. I titoli non prevedono quotazioni su "mercati ufficiali", Borse nazionali od estere.

EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

Prospettive dell'esercizio in corso e profili evolutivi

Del Gruppo

Anche a seguito degli impatti derivanti dall'approvazione della Legge Finanziaria 2006, nel corso degli ultimi mesi, il Gruppo ha tempestivamente aggiornato i Ministeri competenti circa l'evoluzione dello scenario in cui si trova ad operare. In particolare, già nel percorso di definizione del budget dell'anno in corso si è delineato un contesto economico-patrimoniale e finanziario complesso e preoccupante, sia sul fronte della evoluzione gestionale propria del Gestore dell'infrastruttura (RFI S.p.A.) che su quello della Società di trasporto (Trenitalia S.p.A.).

Nel primo caso, infatti, oltre ai vincoli imposti dal D.lgs. 188 del 2003 (che richiede al Gestore dell'infrastruttura il tendenziale raggiungimento dell'equilibrio economico-finanziario al netto degli ammortamenti), a fronte di definite priorità gestionali (l'incremento dei livelli di sicurezza e qualità nella circolazione, anche attraverso l'inserimento delle nuove tecnologie, lo sviluppo del sistema Alta Velocità/Alta Capacità in un contesto che vede la progressiva entrata in funzione delle tratte con conseguente crescita degli ammortamenti ed oneri finanziari connessi alle tratte in via di completamento, l'ammodernamento ed ampliamento della rete tradizionale), la citata Legge Finanziaria del 2006 ha previsto minori corrispettivi (-30%) a fronte delle prestazioni convenute nel Contratto di Programma, nonché, per il 2006 e per gli anni successivi, stanziamenti "di competenza" e "risorse di cassa" significativamente minori rispetto alle necessità, oltre al "definanziamento" per investimenti già autorizzati in competenza nell'ambito di precedenti Leggi Finanziarie.

Sul fronte del trasporto, per Trenitalia, alla perdurante situazione del blocco delle tariffe, si è aggiunta la rilevante riduzione dei trasferimenti da Stato (-30%), previsti sempre in Legge Finanziaria 2006, a fronte delle prestazioni rese dalla società nell'ambito del Contratto di Servizio Pubblico.

Il tutto, in un contesto necessario di incremento dei costi di manutenzione del materiale rotabile finalizzati al miglioramento dello stesso e della qualità del servizio verso i clienti e di costante crescita degli ammortamenti, conseguenza della prosecuzione del rilevante piano di investimenti in corso, destinato principalmente al rinnovo del materiale rotabile del trasporto locale, all'implementazione delle tecnologie per la sicurezza a bordo treno ed allo sviluppo dell'offerta dell'Alta Velocità.

Il combinato delle condizioni esposte ha determinato già a partire dalla situazione al 31 marzo 2006 un deterioramento del risultato della società tale da richiedere la convocazione dell'Assemblea dei soci ai sensi dell'art. 2446 del codice civile. In assenza di interventi correttivi, anche per i prossimi esercizi, continuerà ad essere compromessa, per la società, la capacità reddituale e la capacità di far fronte finanziariamente agli investimenti.

Alla luce di quanto sopra sono stati elaborati di recente, da parte delle due principali società controllate e quindi, in termini consolidati, da parte della Capogruppo, i lineamenti di piano industriale 2006-2010, presentati ed approvati dai rispettivi Consigli di Amministrazione negli ultimi giorni dello scorso mese di aprile.

Con riferimento al Gestore dell'infrastruttura, le linee guida contenute nel piano fanno riferimento ai seguenti principali aspetti:

- ulteriori recuperi di efficienza sul piano industriale migliorando ulteriormente gli indicatori tecnico economici che già pongono RFI in linea con le best practices europee di settore;
- il ripristino a partire da 2007 dei corrispettivi da Stato per il Contratto di Programma a livello ante 2006;
- l'effettivo stanziamento in conto impianti da parte dello Stato delle risorse finanziarie necessarie per gli investimenti nella rete tradizionale e nelle partecipazioni nonché delle erogazioni previste per l'AV/AC (le modalità attuative dei rinnovati meccanismi di finanziamento degli investimenti sono in corso di definizione con il Ministero dell'Economia e delle Finanze).

La prospettiva di quanto è stato delineato consente ad RFI di rispettare gli impegni assunti e da assumere e di mantenere il tendenziale equilibrio economico e finanziario richiesto dal richiamato D.lgs. 188 del 2003.

Con riferimento a Trenitalia, le principali assunzioni, elaborate al fine di garantire alla società la continuità aziendale, sono così riassumibili:

- recupero di efficienza ed incremento di produttività attraverso interventi di razionalizzazione dei processi industriali e di sostanziale ridefinizione del modello di business trasportistico;
- incremento delle tariffe del trasporto passeggeri a media/lunga percorrenza a partire dal 2007;
- ripristino, sempre nel 2007, del livello di trasferimenti pubblici in conto esercizio ante Legge Finanziaria 2006 e progressivo allineamento degli stessi alla media europea;
- interventi a sostegno del trasporto combinato;
- supporto al capitale, sia in quanto necessario ai sensi di legge lungo la durata del piano, sia per la realizzazione del programma di investimenti destinati al miglioramento della qualità del materiale rotabile e della sicurezza.

Il piano prevede quindi le appropriate azioni individuate e ricadenti sotto il diretto controllo delle società operative – da effettuarsi con il coordinamento della Capogruppo – che dovranno, comunque, essere necessariamente supportate dall'intervento dello Stato secondo le modalità in precedenza indicate.

L'attuazione del suddetto piano, dopo un risultato 2006 considerevolmente negativo, prevede un progressivo miglioramento per riportare il Gruppo in condizioni di sostenibilità economica a livello di risultato operativo a partire dal 2010 e, in termini di risultato netto, dal 2012.

Pur nella difficile situazione di risorse finanziarie sopra richiamata, il Gruppo è comunque confidente di poter affrontare con successo le impegnative sfide gestionali che lo attendono per quanto riguarda:

- l'innalzamento dei livelli di sicurezza per i quali siamo già ai vertici europei;
- un ulteriore miglioramento del trend di puntualità riscontrato negli ultimi mesi sia nel trasporto regionale che in quello a media e lunga percorrenza ove siamo pervenuti ai massimi storici;
- l'avanzamento della riqualificazione delle stazioni;
- l'entrata in funzione di altre significative tratte dell'Alta Velocità/Alta Capacità;
- l'ampliamento del numero e della qualità dei servizi resi alla clientela.

Di Ferrovie dello Stato S.p.A.

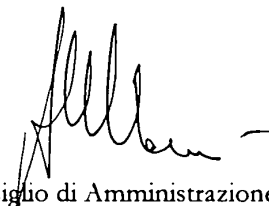
Le previsioni sull'andamento economico della Capogruppo Ferrovie dello Stato S.p.A. per l'anno 2006 indicano, al netto delle eventuali svalutazioni delle proprie partecipazioni, il conseguimento di un sostanziale break-even economico.

Questo in presenza di valori di ricavi e di costi allineati al 2005 ed in assenza di proventi finanziari straordinari che hanno caratterizzato la gestione in anni precedenti.

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

Il bilancio della società, chiuso al 31 dicembre 2005, evidenzia una perdita di
€ 544.270.722 per la quale si propone il rinvio a nuovo.

Roma, 26 Maggio 2006



Il Consiglio di Amministrazione

Il Presidente